القانون الجوي

الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع



الأستاذ الدكتور

حمد الله محمد حمد الله

وكيل كلية الحقوق - جامعة أسيوط لشئون التعليم والطلاب (الأسبق)

رئيس قسم القانون التجاري

المحامي أمام محكمة النقض والإدارية العليا

مكتبة

القانون والاقتصاد

الرياض

القانون الجوي

القانون الجوي

الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي

للأشخاص والبضائع

الأستاذ الدكتور

حمدالـلـه محمد حمدالـلـه

وكل كلية الحقوق - جامعة أسيوط لشئون التعليم والطلاب (الأسبق)

رئيس قسم القانون التجاري

المحامي امام محكمة النقض والإدارية العليا

الطبعة الأولى

1437هـ - 2016 م

مكتبة القانون والاقتصاد

الرياض

ح مكتبة القانون والاقتصاد، 1437 هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

حمداﷲ، حمداﷲ محمد

القانون الجوي: عقد النقل الجوي الدولى والداخلي للاشخاص والبضائع./ حمداﷲ محمد حمداﷲ
- الرياض، 1437 هـ

.. ص ؛ .. سم

ردمك: 3-03-8106-603-978

1 - القانون الجوي   2 - النقل الجوي - قوانين و تشريعات   أ. العنوان

ديوي 346.07   1437/10643

رقم الإيداع: 1437/10643

ردمك: 3-03-8146-603-978

الطبعة الأولى

1437 هـ/2016 م



مكتبة القانون والاقتصاد الرياض

المملكة العربية السعودية - الرياض - العليا - ص.ب 9996 - الرياض 11423

هاتف: 4623956 - 2791158 - فاكس: 2791154 - جوال: 0505269008

www.yafoz.com.sa

info@yafoz.com.sa

بســم الله الرحمن الرحيم

{وَالَّـذِي خَلَـقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَـا وَجَعَـلَ لَكُمْ مِـنَ الْفُلْكِ وَالْأَنْعَـامِ مَا تَرْكَبُونَ (21) لِتَسْـتَوُوا عَلَى ظُهُـورِهِ ثُـمَّ تَذْكُـرُوا نِعْمَـةَ رَبِّكُـمْ إِذَا اسْـتَوَيْتُمْ عَلَيْـهِ وَتَقُولُوا سُـبْحَانَ الَّـذِي سَـخَّرَ لَنَا هَذَا وَمَـا كُنَّـا لَـهُ مُقْرِنِينَ (31) وَإِنَّـا إِلَى رَبِّنَـا لَمُنْقَلِبُونَ}

صـدق اللـه العظيـم

سـورة الزخرف «الآيات من 12-14»

الجزء الأول

الأفكار والقواعد الأساسية

فصـل تمهيـدي

1- لمحة عـن فكرة الطيران:

كان الطـيران أو «السـباحة فى الجـو» حلـماً، جـذب الإنسـان منـذ القـدم، وهنـاك أسـطورة يونانيـة عـن النحـات اليونـانى ديـدال وإبنـه ايـكاروس اللذان طائـرا فى الجـو بأجنحة مـن ريـش الطـير المثبـت فى أجسامهما بواسـطة شـمع النحـل، وأن ايـكاروس اقـترب مـن الشـمس ولكـن حرارتهـا أذابـت الشـمع فسـقط ايـكاروس فى بحرإيجـة وابتلعتـه أمواجـه.

ولكـن أولى محـاولات الطـيران فى الحقيقـة هـى التـى قـام بهـا العلامـة أبي القاسـم عبـاس بـن فرنـاس وأبي نـصر إسـماعيل بن حـماد، المعـروف بالجوهـرى، اللذان حـاولا الطيران بأجنحـة مـن قـماش فى سـماء قرطبـة ونيسـابور فى القرنـين الثالـث والرابـع للهجـرة، ولكنهـما لم يطـيرا إلا مسـافة قصـيرة، ثـم مـا لبـث أن هـوى كل منهـما عـلى الأرض وفاضـت روحيهـما.

وفى نهايـة القـرن العـاشر الميـلادى قـام أوليفيـه مالسـبورى Malmesbury وهـو إنجليـزى، بمحاولـة للطـيران ولكنـه هـوى عـلى الأرض وكـسرت سـاقاه، ثـم قـام روجـر بيكـون (1214-1294) بمحـاولات وفكـر فى اسـتخدام الآلات الطائـرة.

وقـــام الفنـــان الايطـــالى ليونـــاردو دافنـــشى (1505م) بدراســـة نظريـــة عـــن الطـــيران الآلى، وذلـــك بعـــد فشـــل محاولـــة بابيســـت دانتـــى فى 1503م، ولا يســـتبعد

أن تكون الرسوم التوضيحية التى قام بها دافنشى هى أساس فكرة طائرة الهيلوكوبتر الحديثة.

ثم تتابعت محاولات الطيران فى دول كثيرة، وفشل معظمها، حتى قام الأخوة جوزيف وإيتان مونجولفييه «Montgolfier» بأول محاولة طيران ناجحة فى 5 يونيو 1783، وذلك بواسطة "بالون" من الورق المملوء بالهواء الساخن، من اختراعهما، وانطلق البالون فى أجواء بلدة «Annonay» بفرنسا.

ثم نجح PILATRE DE ROSIER (فى 21 نوفمبر 1783) فى القيام بأول رحلة جوية فى سماء باريس، على متن إحدى "البالونات".

وقد قام الإنجليزى لوناردى «Lunardy» فى 1784 بمحاولة ثانية فى الجزر البريطانية. وفى بداية 1785 نجح الفرنسى بلانشار «Blanchard»، والدكتور "جيفريسى" فى عبور بحر المانش بين كاليه (ميناء بفرنسا) ودوفر (ميناء إنجليزى)، وقام بالرحلة فى ساعتين على متن بالون مونجولفييه.

أما فى القرن 19، فقد استخدمت الماكينة فى الطيران، بفضل الإنجليزى "جورج كاى لوى" «Cay loy». وللمرة الأولى فى تاريخ الإنسانية، استطاع الإنجليزى صموئيل هنسى وسترنجفيلو (فى أبريل 1848) أن يطير جهاز أثقل من الهواء مدفوعاً بقوة الموتور.

ثم قام الفرنسى "بيير ويار" فى 1890، بالعديد من محاولات الطيران فى الجزائر ومصر، توصل بعدها إلى فكرة إنحناء الأجنحة، والتى سمحت بعد ذلك لما هو أثقل من الهواء بالإحتفاظ بتوازنه.

كذلك استطاع بليريو (فرنسى) فى 1909/7/25 عبور المانش بطائرة قطعت المسافة إلى الشاطئ الإنجليزى فى 37 دقيقة، وتبين لإنجلترا أنه لا فائدة من التحصن خلف "عزلتها الساحرة".

أما الأخوة رايت «Wright» وهما أمريكيان، فقد استطاعا فى 1903 التحليق بطائرة ذات محرك أثقل من الهواء لمسافة 38 كم على دفعات وذلك

بسـبب نفـاذ الوقـود. وفى عـام 1908 قـام الأخـوة رايـت بإسـتعراض طائـرة فى سـماء باريـس وحلقـا بهـا لمـدة تزيـد عـلى السـاعة.

وفى عـام 1911 بـدأ الطـيران بين دول أوربـا، وقطع الطيـار الفرنسى Vedrines المسـافة بـين باريـس ومدريـد (1700 كـم) فى 11 سـاعة، كـما تـم الطيران بـين باريس وروما، واسـتطاع الإنجليـزى "الميجـور مـاك لارن" الطـيران مـن أوربـا إلى أفريقيـا، وقطع المسـافة مـن لندن إلى القاهـرة عـلى مـتن طائـرة حربيـة نفاثة هـى Handely page وذلـك فى يوليو 1918.

ومنـذ عـام 1919، بـدأت الجهـود نحـو إقامـة خطـوط جويـة عالميـة، والطـيران حـول الكـرة الأرضيـة، وظهـر الطـيران التجـارى عـلى المـسرح الـدولى، ويعـد الخـط بـين باريـس وبروكسـل هـو أول الخطـوط الجويـة.

وفى 1928، أمكـن عبـور الأطلـسى بواسـطة منطـاد إلى أمريـكا، ثـم تمكـن الفرنـسى ميرمـوز عبـور الأطلـسى إلى القـارة الأمريكيـة عـلى مـتن طائـرة بثلاثـة محـركات.

وتـم اسـتعمال الطائـرة "المركبـة الهوائيـة" كوسـيلة لنقـل البضائـع والأشـخاص، وتطـورت صناعـة النقـل الجـوى تطـوراً فـاق كل التصـورات، واسـتخدمت الطائـرات كسـلاح لـه كيانـه فى كسـب الحـروب، وأصبـح اسـتخدام الطائـرات لـه خطورتـه التـى لا يسـتهان بهـا، وكان لابـد مـن وضـع قواعـد قانونيـة لتنظيـم سـير واسـتخدام الطائـرات، ومـا يترتـب عـلى ذلـك مـن علاقـات قانونيـة. وبـدأ القانـون الجـوى فى الظهـور فى العشرينـات الأولى مـن القرن العشريـن، فى صـورة قوانـين وضعيـة ومعاهـدات دوليـة مطـردة[1].

وظهــرت المنظــمات الدوليــة، ووضعــت القواعــد لاســتغلال الغــلاف الهــوائى.

---

(1) يرى البعض أن تاريخ القانون الجوى، إنما يرجع إلى الأمر الصادر من مدير شرطة باريس سنة 1784 يحظر صناعة وإطلاق البالونات والأجهزة الطائرة دون إذن مسبق، إذ يعتبرون أن هذا هو أول تنظيم فى الملاحة الجوية.

ولقد كان للحربين العالميتين الأولى والثانية أثراً كبيراً فى الثورة التشريعية فى نطاق القانون الجوى، حيث ثبت لكل الأطراف ما للطائرات من أهمية فى الحروب، فضلاً عن دورها فى أوقات السلم.

2- تعريف القانون الجوى:

يمكن تعريف القانون الجوى بالمعنى الضيق، بأنه مجموعة القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية (أوضاعها، أغراضها) واستخدام الطائرات المدنية، والعلاقات القانونية التى تنشأ عن ذلك.

وعلى ذلك، فموضوع دراستنا هو الطيران التجارى المدنى، وليس الطيران الحربى، أو الطائرات العامة المملوكة للدولة وتستخدمها فى مرافق زراعية أو صحية أو بوليسية أو الجمارك أو البحث العلمى .. الخ.

وتعتبر الطائرات - أداة الملاحة الجوية - هى الأساس فى تعريف القانون الجوى أو قانون الطيران كما يسميه البعض، ولا يدخل فى نطاق القانون الجوى - فى مفهومه الضيق - الإهتمام أساساً بالفضاء الجوى، واستخداماته، ولا يشمل القواعد التى تحكم العلاقات القانونية الناشئة عن استخدامات البيئة الجوية، كالإتصالات السلكية واللاسلكية والرادار والاذاعات وأبحاث الفضاء، فهذه كلها وسائل مساعدة للغرض الأساسى وهو استغلال الطائرة[1].

3- خصائص القانون الجوى:

للقانون الجوى خصائص عديدة هى:

أولاً: قانون حديث النشأة:

فهو قانون جديد وفى دور التكوين، حيث أن قواعده تكونت فى أعقاب الحرب العالمية الأولى، بعدما تجلى للعيان أهمية الطائرة وإمكاناتها. وقد

---

(1) د. أبو زيد رضوان، القانون الجوى، 1983، رقم 2.

نشـأ القانـون الجـوى للتطبيـق عـلى ظاهـرة حديثـة نسـبياً هـى الملاحـة الجويـة، ولذلـك فإنـه يخضـع لنشـأة وتطـور الوسـائل الفنيـة للملاحـة الجويـة، فهـذه الظاهـرة الجديـدة تحتـاج إلى قواعـد قانونيـة جديـدة، وترتـب عـلى ذلـك عـدم قيـام العـرف بـدور هـام كمصـدر للقانـون الجـوى، لمـا تتطلبـه قواعـد العـرف مـن وقـت لتكوينهـا. وتتكـون قواعـد القانـون الجـوى شـيئاً فشـيئاً وبمجـرد ظهـور طـرق وأسـاليب جديـدة فى فـن الملاحـة الجويـة.

ثانياً: أنـه قانون مركب: «Composite»

القانـون الجـوى قانـون حديـث وينطبـق عـلى موضـوع حديـث هـو الطـيران المـدنى، ويتميـز هـذا القانـون بطابعـه المركـب فهـو عبـارة عـن تقريـب أو تجميـع لعنـاصر مختلفـة «Mosaique» مـن الأنظمـة القانونيـة التقليديـة، فالقانـون الجـوى "تركيـب مزجـى" يشـتق احكامـه مـن القانـون العـام، والقانـون الخـاص، والقانـون الـدولى. فالقانـون الجـوى هـو القانـون الإدارى، والمـالى، والتجـارى، والجنـائى.. الـخ المتعلـق بالطـيران المـدنى أو الملاحـة الجويـة المدنيـة «Aviation civile».

فهـذا القانـون وإن بـدا كفـرع أصيـل ومتميـز عـن بقيـة فـروع القانـون، إلا أنـه غـير منبـت الصلـة بهـذه الفـروع كالقانـون الـدولى العـام والقانـون الـدولى الخـاص والقانـون التجـارى.. الـخ. فيعـد مـن أحـكام القانـون الـدولى العام، تلـك القواعـد الخاصة بـالإذن بمرور الطائـرة فـوق سـطح دولـة مـا أو هبوطهـا عـلى أراضيهـا، ويعـد مـن قواعـد القانـون الـدولى الخـاص، تلـك المتعلقـة بالقانـون الواجـب التطبيـق عـلى الجرائـم والتصرفـات التـى تقع داخل الطائـرة، وتخضـع مشروعـات النقـل للقانـون التجـارى وقانـون العمـل أثنـاء قيامهـا بنشـاطها، أمـا فى علاقاتهـا بالمسـافرين أو الغـير فتخضـع لقواعـد القانـون الخـاص[1].

ويلاحــظ أنــه وإن كان مــن الممكــن الاســتعانة بأحــكام القانــون البحــرى

(1) وتسرى قواعد اقانون العام على كل ما يتعلق بمرفق النقل، وتشغيل الخدمات، وعلاقة المشروعات مع الدولة، والتنظيم الدولى، وأمن الملاحة الجوية.. الخ.

والـبرى فى مجـال القانـون الجـوى، إلا أنـه لا يمكـن ذلـك القيـاس أو تلـك الإسـتعارة دائمـاً، وخاصـة بعـد مـا بلـغ القانـون الجـوى مرحلـة متقدمـة مـن النضـج، «إن تشـبيه الطائـرة أحيانـاً بالعقـار وأحيانـاً أخـرى بوسـائل النقـل البريـة والبحريـة قـد تنتهـى إلى حلـول غـير صحيحـة. بـل هـى عـلى الأرجـح بالغـة الخطـر»[1].

ثالثـاً: قانون فنى: «Droit technique»

القانـون الجـوى قانـون تنظيـم الملاحـة الجويـة، بهـدف تأمـين سـلامتها، فهـذا القانون هـو قانـون الأمـن، وقانـون حاجـات النقـل الجـوى وإقتصادياتـه، وهـو القانـون الـذى يهتـم بالماكينـات والأجهـزة، ومـع ذلـك تظـل لـه صفـة القانـون.

وهكـذا، فـإن عـدم احـترام قواعـد الصلاحيـة للملاحـة الجويـة «Navigalilité» وقواعـد الإسـتخدام الفنـى للطائـرات، يؤدى إلى إثارة المسـئولية المدنية أو المسـئولية الجنائية للناقل الجوى.

وهكـذا، فالقانـون الجـوى، قانـون يهـدف إلى الفعاليـة ومسـتوحى منهـا، ويتطـور بتطـور تكنولوجيـا علـم الطـيران، فهـو قانـون لـه صفـة التطـور والتغـير، عـلى نحـو مـا سـيلى بيانـه.

رابعـاً: قانون غير ثابت: «Instable»

وعـــدم ثبـــات القانـــون الجـــوى، ليـــس إلا تعبـــيراً عـــن التقـــدم والتطـــور فى فـــن الملاحقـــة الجويـــة، فهـــو قانـــون متطـــور متجـــدد لأنـــه خلـــق لتنظيـــم فـــن الملاحـــة الجويـــة وأســـاليبها، وهـــذه متطـــورة وسريعـــة التغيـــير، وتحتـــاج إلى قواعـــد قانونيـــة ملائمـــة لحكمهـــا.

فالقاعـدة القانونيـة التـى تصلـح اليـوم لتنظيـم الملاحـة الجويـة لم تكـن ملائمـة فيـما مـضى ولـن تكـون ملائمـة - مـن بـاب أولى - فى المسـتقبل.

فالقانـــون الجـــوى يتطـــور بسرعـــة، ويشـــهد عـــلى ذلـــك، مـــا يطـــرأ عـــلى

(1) د. فرج سيد سليمان، قانون الطيران المدنى، 17.

الإتفاقيـات الدوليـة التـى تنظـم موضوعـات الملاحـة مـن تعديـلات، وكذلـك ظهـور إتفاقيـات جديـدة فى فـترات غـير متباعـدة.

خامساً: القانون الجوى ذو طابع دولـى:

لا جـدال فى أن السـمة الغالبـة لقواعـد القانـون الجـوى هى السـمة الدولية، فمشـاكل هـذا القانـون وحلولها تتميـز بالصبغـة الدوليـة، كـما هـو الحـال فى القانـون البحـرى. فالنقـل الجـوى يكـون فى الغالـب دوليـاً، والطائـرة معـدة بطبيعتهـا لقطـع المسـافات الطويلـة نظـراً لسرعتهـا الهائلـة التـى تمكنهـا مـن عبـور الحـدود الجغرافيـة بـين الـدول فى وقـت قيـاسى بالنسـبة لوسـائل النقـل الأخـرى.

وينظـر إلى الطائـرة عـلى أنهـا - بحـق - أداة اتصـال دولى وقـارى، وهـى أداة تخلـق الروابـط القانونيـة بـين الـدول والقـارات، ولا غرابـة لذلـك فى أن يكـون التنظيـم القانـونى لشـئون الطـيران عـلى السـاحة الدوليـة، قـد ظهـر قبـل التشريعـات الداخليـة فى دول عديـدة.

لقـد أدت وحـدة المشـاكل الناشـئة عـن اسـتخدام الطائـرة، إلى اتجـاه المجتمـع الدولى إلى وضـع معاهـدات دوليـة تنظـم حركتهـا ونشـاطها ومـا يترتـب عنهـا مـن وقائـع أو علاقـات قانونيـة.

واتجهـت معظـم الـدول إلى تبنـى أحـكام هـذه المعاهـدات وإدخالهـا كـما هـى فى قوانينهـا الوضعيـة. ويـؤدى هـذا الإتجـاه إلى القضـاء عـلى ظاهـرة ازدواج القاعـدة القانونيـة الواجبـة التطبيـق، وقامـت دول أخـرى بسـن قوانين تتفـق والمبادئ التـى تتضمنهـا المعاهدات الدولية.

لقـد أصبـح مغامـرة أن يقـوم المـشرع الوطنـى بإصـدار قانـون جـوى لا يسـتند إلا إلى خيالـه المحـض، دون علاقـة بالواقـع الـدولى، إنـه بذلـك يعـرض للخطـر الطـيران والنشـاط الجـوى الوطنـى.

إن الإتجـاه هـو توحيـد قواعـد القانـون الجـوى عـلى المسـتوى الـدولى، وقـد

تـم ذلـك بصـورة لم تصـل اليهـا بقيـة فـروع القانـون، بـل لقـد أكـد كثـير مـن الفقهـاء، عـلى أن يكـون توحيـد القانـون الجـوى مصحوبـاً بإنشـاء هيئـة قضائيـة دوليـة تتـولى تفسـير قواعـد المعاهـدات الدوليـة، لإزالـة التعـارض بـين التفسـيرات التـى تصدرهـا محاكـم الـدول المختلفـة.

سادسـاً: الطابع الآمر لقواعـد القانون الجوى:

تتميـز قواعـد القانـون الجـوى بالصبغـة الآمـرة، فهـذا القانـون قد نشـأ لينظـم الملاحة الجويـة وسـلامتها، فالمـرور فى الجـو لـه مخاطـره المرتبطـة بإعتبـارات سياسـية وعسـكرية، ومـن هنـا تدخـل المـشرع الوطنـى بنصوص آمـرة لتحقيق سـلامة الرحلـة، وصلاحيـة الطائرات للملاحـة الجويـة، وتوفـير الأمـن للمسـافرين وللأمـوال والبضائـع المنقولـة، بـل وحمايـة الضحايـا وأطـراف العلاقـات القانونيـة الناشـئة عـن إسـتخدام وإسـتغلال الطائـرات.

4- مصـادر القانون الجوى:

تنقسـم مصـادر القانـون الجوى إلى قسـمين: مصـادر تشريعيـة (التشريـع)، ومصادراتفاقية تفسـيرية، هـى الـشروط العامـة التـى يضعها الإتحاد الـدولى للنقل الجـوى «شروط الآياتـا International air «I.A.T.A.» transport association. وقد تأسست هذه الهيئة الدولية فى 1919/8/28 بمدينة لاهاى[1]، وللشروط التى تضعها أهميتها فى مجال الملاحة الجوية، ويضاف إلى هذه المصادر الإتفاقية القضاء والعرف.

ويعتـبر التشريـع - بحـق - هـو المصـدر الرئيـسى للقانـون الجـوى، حيـث يضعـف[2] دور العـرف أمـام التطـورات التقنيـة المتلاحقـة يومـاً بعـد يـوم فى مجـال الطـيران، فهـذه التطـورات تمنـع قيـام العـرف ومـن اسـتمرار قواعـده فى مجـال القانـون الجـوى، الـذى يغلب عـلى أحكامـه الطابـع التنظيمـى اللائحـى الآمـر.

---

(1) واتخذت من مونتريال (كندا) مقراً لها سنة 1945.

(2) بل يتوارى.

وتنقسم المصادر التشريعية للقانون الجوى إلى قسمين: مصادر دولية ومصادر داخلية.

أولاً: المصادر التشريعية

(أ) تشريعات القانون الجوى على الصعيد الدولى (المصادر الدوليـــة):

يجدر التمييز فى هذا الخصوص بين التشريعات أو المعاهدات والإتفاقات الدولية المتعلقة بأحكام القانون الجوى العام، وتلك التى تتعلق بأحكام القانون الجوى الخاص، وإن كانت تهدف جميعها إلى تنظيم الطيران وتأمين سلامته ودعمه كمرفق دولى للنقل.

5-1- المعاهدات والإتفاقيات الدولية المتعلقة بأحكام القانون الجوى العام:

والهدف منها هو تنظيم سيادة الدول على فضائها الجوى، والتوفيق بين سيادة الدولة على إقليمها وفضائها الجوى وبين حرية المرور الجوى البرئ، وجنسية الطائرة، وسلامتها وشروط صلاحيتها للملاحقة الجوية وسلامة الركاب، وأحكام المطارات، وأحكام المنظمة الدولية للطيران المدنــى.

وتعتبر معاهدة باريس فى أكتوبر 1919، أولى المعاهدات فى هذا المجال، وبدأ تنفيذها فى أول يوليو 1922، وأنشأت اللجنة الدولية للملاحة الجوية التى تضم ممثلين عن الدول الموقعة عليها، أطلق عليها «سيناى» C.I.N.A.. وقد وقع على المعاهدة 27 دولة (أنظر لاحقاً بنـد 17).

ثم وقعت معاهدة هافانا فى 20 يناير 1928 وتسمى "بان - أمريكان" والجديد فى هذه الإتفاقية، أنها الزمت الدول الموقعة عليها إقامة مناطق "مطارات" مباحة للهبوط على إقليمها والإقلاع منه (م1) (أنظر لاحقاً بند 18).

وعقدت بعد ذلك اتفاقات أخرى، كإتفاق بيونس أيريس سنة 1935،

لتنظيم العبور "الترانزيت" بين دول أمريكا اللاتينية، واتفاق بوخارست سنة 1936، لتنظيم شئون الملاحة الجوية فى دول البلقان.

ثم معاهدة شيكاغو سنة 1944، والتى بدأ العمل بها فى أبريل 1947، وتضمنت أربعة أجزاء، يتعلق الجزء الأول بأحكام سيادة الدولة على فضائها الجوى وحرية المرور فوق اقاليم الدول الموقعة، وجنسية الطائرة وشروط صلاحيتها للملاحة، أما الجزء الثانى فيتعلق بمنظمة الطيران المدنى وهيئاتها، والجزء الثالث خاص بالمطارات وجغرافية الطيران. أما الجزء الرابع فيتضمن الأحكام العامة وأحكام الإخلال بالمعاهدة.

ولهذه المعاهدة خمسة عشر ملحقاً فنياً، أعدتها المنظمة الدولية للطيران المدنى "الإيكاو" «I.C.A.O.»، وتغطى كافة المسائل المتعلقة بالنشاط فى الجو، وأغلبها قواعد تنظيمية واسترشادية وفنية.

ولقد عدلت معاهدة شيكاغو ببروتوكول نيويورك سنة 1971، ومعاهدة طوكيو سنة 1963 بشأن القانون الواجب التطبيق على الجرائم والأفعال الأخرى التى تقع على متن الطائرة، ومعاهدة لاهاى 1970 بشأن قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات، واتفاقية مونتريال لسنة 1971 بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدنى.

6-2- المعاهدات الدولية المتعلقة بالقانون الجوى الخاص:

وتهتم أساساً بتنظيم العلاقة بين مستغلى الطائرات فى الملاحة التجارية والمستفيدين من الاستغلال التجارى للطائرات، والتصرفات التى ترد عليها كالحجز أو تقرير حق ما، والمسئولية الناجمة عن الأضرار التى تحدثها الطائرة على السطح.

وتبرز فى هذا المجال، اتفاقية وارسو سنة 1929 الخاصة بالنقل الجوى الدولى ومسئولية الناقل الجوى، وقد عدلت هذه المعاهدة أكثر من مرة بمقتضى بروتوكول لاهاى سنة 1955، واتفاقية جوادالاخارا سنة 1961

(المكسـيك) وبروتوكـول جواتيـمالا سـيتى سـنة 1971، وأخـيراً حلـت إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م محـل إتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929م المعدلـة، عـلى نحـو مـا سـنشرح فى الجـزء الثـانى مـن هـذا المؤلـف.

كذلـك طبقـت فى هـذا المجـال معاهـدة رومـا سـنة 1932 بشـأن توحيـد بعـض قواعـد الحجـز التحفظـى عـلى الطائـرات، ومعاهـدة بروكسـل سـنة 1938 بشـأن مسـاعدة وانقـاذ الطائـرات، ومعاهـدة جنيـف بشـأن الإعـتراف الـدولى بالحقـوق عـلى الطائـرات كحـق الملكيـة والإسـتعمال والرهـن (التأمينـات العينيـة)، ثـم اتفاقيـة رومـا سـنة 1952 بشـأن المشـئولية عن الأضرار التـى تحدثهـا الطائـرة عـلى السـطح[1].

7-1- المصـادر الداخليـة (تشريعات القانون الجوى على المسـتوى الوطنـــى):

بـدأ التشريـع الجـوى فى مـصر بقانـون رقـم 19 لسـنة 1920 (وتضمـن مـادة واحـدة فقـط) والخـاص بإحتـكار الحكومـة للمطـارات، رغـم أنـه - للأسـف - لم يكن فى مـصر مطارات فى ذلـك الوقـت، ثـم المرسـوم بقانـون رقـم 57 لسـنة 1935 بشـأن الملاحـة الجويـة الـذى أكـد سيادة مـصر عـلى فضائهـا الجـوى وشروط التحليـق فـوق الأراضى المصريـة. وفى 23 مايـو مـن نفـس العـام صـدر مرسـوم بشـأن تنظيـم الملاحـة الجويـة.

صـدر بعـد ذلـك مرسـوم بقانـون سـنة 1941، بشـأن قواعـد الضبـط الخاصـة بالملاحـة الهوائيـة، وقانـون رقـم 17 فى نفـس العـام بشـأن المناطـق الخطـرة حـول المطـارات، وقـد حل محلـه ق. رقـم 639 لسـنة 1953 بشـأن مناطـق اقـتراب وانتقـال وأمـان الطائـرات وشـهادة صلاحيـة الطائـرة. وقد صـدرت فوق ذلك قرارات وزاريـة خاصة بتسـجيل الطائرات واجراءات الترخيـص بالطـيران فـوق الإقليـم المصرى. ثم صـدرت ابتداء من سـنة 1952 بعـض التشريعات

---

(1) د. محمود سمير الشرقاوى، محاضرات فى القانون الجوى، 1986، 6-7.

J. Naveau, Droit de Transport Aérien Inter., 1980, 9 et S.

الخاصة بالرسوم الجمركية والضرائب وتنظيم العمل بميناء القاهرة الدولى، ثم صدر قانون رقم 26 لسنة 1976 بشأن الأحكام الخاصة بالطائرات (الحجز والحقوق على الطائرات).

والملاحظ أن القوانين السابقة لم تكن بمثابة تشريع كامل، حتى صدر فى 9 أبريل 1981 قانون رقم 28 لسنة 1981 بإصدار قانون الطيران المدنى، وألغى جميع القوانين السالف ذكرها - بإستثناء قانون 26 لسنة 1976 - ونصت المادة الثانية من قانون الإصدار على إلغاء كل نص آخر يتعارض مع أحكام هذا القانون الجديد.

ويعتبر هذا التشريع الجديد تنظيماً شاملاً لأحكام الطيران المدنى، ويتضمن مائة وسبعة وستون مادة (خمسة عشر باباً)، وقد أخذت معظم أحكامه من المعاهدات الدولية المتعلقة بالملاحة الجوية[1].

ومصدر التشريع الجوى المصرى ليس فقط التشريعات السابقة، ولكن يعتبر مصدراً «داخلياً» للقانون الجوى، كل المعاهدات الدولية التى صدقت عليها مصر، فهذه تعد جزءاً من التشريع الداخلى، ويلتزم القاضى بتطبيقها.

وجدير بالذكر، أن النقل الجوى الداخلى يخضع للأحكام العامة المنصوص عليها فى قانون التجارة رقم 17 لسنة 1990م، كما يخضع أيضاً لأحكام النقل الجوى الداخلى المنصوص عليها فى المواد من 284-299 من ذات لقانون. أما النقل الجوى الدولى فيخضع لإتفاقية مونتريال لسنة 1999م والتى إنضمت إليها مصر وبدأ العمل بها فى بلادنا إعتباراً من 25 أبريل 2005، على نحو ما سيتم شرحه فى الجزء الثانى من هذا المؤلف (أنظر لاحقاً بند 3 وما بعده).

والمعاهدات التى صدقت عليها مصر كثيرة، فقد صدقت مصر على

(1) سنشير إلى ق 28 لسنة 1981، بالحروب الآتية (ق.ط.م.ج لسنة 1981).

معاهـدة شـيكاغو الموقعـة سـنة 1944م وذلـك بقانـون رقم 15 لسـنة 1947م، وعـلى معاهدة طوكيـو سـنة 1963م، ومعاهدة لاهاى سـنة 1970م.

كـما انضمـت مـصر فى 1955م إلى معاهـدة وارسـو لسـنة 1929م، وصدقـت فى سـنة 1969م عـلى معاهـدة رومـا لسـنة 1933م وصدقـت فى 1953م عـلى معاهـدة رومـا لسـنة 1953م. وكذلـك صدقـت مـصر فى عـام 1969م عـلى معاهـدة جنيـف لسـنة 1948م.

والإتفاقـات الدوليـة التـى انضمـت اليهـا مـصر لهـا أولويـة فى التطبيـق (عندمـا تكـون العلاقـة القانونيـة محـل النـزاع دوليـة) إذا تعارضـت احكامهـا مـع القانـون الجـوى المـصرى. وقـد نصـت عـلى ذلـك صراحـة م3 مـن ق 28 لسـنة 1981م بشـأن الطـيران المـدنى، «تـسرى أحـكام الإتفاقيـات الدوليـة للطـيران المـدنى التـى انضمـت اليهـا مـصر أو تنضـم اليها مسـتقبلاً كـما تـسرى أحـكام هـذا القانـون فيـما لا يتعـارض مـع أحـكام هـذه الإتفاقيـات».

ثانيـاً: المصادر الإتفاقيـة للقانون الجوى

8- شروط الإتحـاد الـدولى للنقل الجوى:

ذكرنا أن تأسيس هذه الهيئة الدولية قد تم فى لاهاى سنة 1919 وأطلق عليها «الأياتا»، وفى البدايـة كان معظـم أعضائهـا مـن شركات الطـيران الأوربيـة، وأعيد تشـكيل هذا الإتحاد فى هافانا سنة 1945، وتكون اتحاد جديد، لكنه احتفظ بذات التسمية «I.A.T.A.» إلا أن الحرف «T» أصبح يرمز إلى كلمة «Transport» وليس «Trafic»، وضم الإتحاد آنذاك 44 شركة ومؤسسة طـيران (الأعضـاء الأصليـون" وثلاثـة عـشر شركـة "كأضاء منتسـبين" واختـيرت مونتريـال (كندا) مقراً للإتحاد.

وتأخـــذ شروط "الأياتـــا" صفـــة التوصيـــات أو الصفـــة الإتفاقيـــة، إلا أن بعضهـــا لـــه صفـــة الإلـــزام للأعضـــاء، وشروط الأياتـــا صحيحـــة بـــشرط ألا تتعـــارض مـــع التشريـــع الداخـــلى أو المعاهـــدات الدوليـــة، كـــما لا يلتـــزم بهـــا

طرف عقد النقل إلا بإتفاق خاص. وجرت العادة على قيام شركات الطيران على كتابة شروط "الأياتا" على ظهر تذاكر السفر أو عقود النقل بالطائرات. وقد زاد أعضاء الإتحاد الآن عن مائة عضو بكثير.

9- الإتحاد العربى للنقل الجوى:

ويسمى «آكو» «A.A.C.O.» إختصاراً لعبارة «Arab Air Carriers Organization»، وقد أنشأته الدول العربية، بهدف التعاون فيما بينها.

وأعضاؤه هم شركات ومؤسسات النقل الجوى العربية، التى عقد ممثلوها مؤتمر بمقر الأمانة العامة للجامعة العربية فى أغسطس 1965، واتفقوا على تأسيس الإتحاد بغية زيادة التعاون بين المؤسسات والشركات العربية للنقل الجوى، وتنمية النقل الجوى المنتظم الآمن والإقتصادى، وكذلك تنشيط حركة النقل الجوى والسياحة بين البلاد العربية والخارج، ودراسة أسعار وشروط النقل، وتنسيق العمليات التجارية، واستثمار الخطوط الجوية الطويلة المدى، وتوحيد سياسة الأعضاء فى المؤتمرات الدولية والدفاع عنها، وتسوية المشاكل أو المنازعات بين الأعضاء (م3 من النظام الأساسى للإتحاد العربى للنقل الجوى).

10- خطة الدراسة:

تنقسم دراستنا للقانون الجوى إلى ثلاثة أجزاء، على النحو التالى:

الجزء الأول: الأفكار والقواعد الأساسية، ويشمل:

القسم الأول: القانون الجوى العام.

القسم الثانى: القانون الجوى الخاص.

الجزء الثانى: عقد النقل الجوى الدولى والداخلى للأشخاص والبضائع.

الجزء الثالث: النظام القانونى لإيجار الطائرة.

القسـم الأول

القانـون الجـوى العـام

11- تمهيـد وتقسـيم:

يعتـبر القانـون الجـوى نظامـاً قانونيـاً متكامـلاً[1]. لذلـك يؤثـر أن يقسـم فى دراسـته إلى قمسـين: قانـون عـام وقانـون خـاص. كذلـك يمكـن تقسـيم القانـون الجـوى العـام إلى قانـون جـوى دولى، وإدارى، وجنـائى، ومـالى.

وسـتقتصر دراسـتنا عـلى بحـث المشـكلات الخاصـة بالقانـون الجـوى الـدولى والقانـون الجوى الإدارى.

وعلى ذلك تنقسـم دراسـتنا فى هذا القسـم إلى بابين:

البـاب الأول: القانون الجوى الدولى:

الفصـل الأول: يتعلـق بمبدأ سـيادة الدولة عـلى فضائها الجـوى فى الفقه والقانون.

الفصـل الثـانى: سـيادة الدولة عـلى فضائها الجوى فى الإتفاقيات الدوليــة.

الباب الثـانى: القانون الجوى الإدارى.

الفصل الأول: الطائــرة.

الفصل الثانى: الطاقــم.

---

(1) الرأى الراجح، هو عدم اعتباره فرعاً من فروع القانون العام أو الخاص، فقد أصبح للقانون الجوى فروعه الخاصة به.

الباب الأول

القانـــون الجـــوى الدولـــى

الفصل الأول

مبدأ سيادة الدولة على فضائها الجوى فى الفقه والقانون

12- مدى سيادة الدولة عـلى فضائها الجوى:

يقصد بالفضـاء الجـوى (الهـواء): المجـال الجـوى لنشـاط الطائـرات وتحليقهـا، وهـو بذلـك يختلـف عـن الفضـاء الخارجـى[1]، حيـث لا تمـارس الطائـرات أو غيرهـا مـن المركبـات الهوائيـة التحليـق، ويكـون هـذا مجـال الأقـمار الصناعيـة ومركبـات الفضـاء مـن غـير اعتـماد عـلى فضـل الهـواء وإنمـا اعتـماداً عـلى قوتهـا الذاتيـة أو الإلكترونيـة.

وقـــد اختلـــف الفقـــه حـــول مـــدى ســـيادة الدولـــة عـــلى فضائهـــا الجـــوى، وظهـــرت عـــدة نظريـــات. فهنـــاك فريـــق يـــرى أن الفضـــاء الجـــوى مـــن الأشـــياء الشـــائعة، التـــى لا تكـــون محـــلاً للملكيـــة أو الســـيادة لاى دولـــة، أمـــا النظريـــة الثانيـــة، فـــيرى أنصارهـــا أن ســـيادة الدولـــة عـــلى فضائهـــا الخارجـــى ســـيادة مطلقـــة أو لا نهائيـــة، ثـــم ظهـــرت نظريـــة توفـــق بـــين النظريتـــين الســـابقتين وســـميت «نظريـــة المناطـــق».

(1) Extra - Atmospherique.

وحديثاً ظهرت نظرية أطلق عليها «النظرية الوظيفية» فى استخدام الفضاء الجوى، والتى يؤيدها غالبية الفقه.

13- النظرية الأولى: الفضاء الجوى من الأشياء الشائعة[1]:

ظهرت هذه النظرية فى بداية القرن العشرين، وقبل أن تتزايد مخاطر الطائرات، فذهب أنصارها إلى تقرير حرية الفضاء الجوى، واعتباره من الأشياء الشائعة، التى لا يمكن تملكها أو خضوعها لسيادة الدولة. فالفضاء الجوى كالمياه الدولية أو البحار العامة، يجوز استخدامها بواسطة أى طائرة لأية دولة دون عقبات، أو تدخل من الدولة التى يعلوها الفضاء الجوى. وكل ما يمكن الإعتراف به للدولة هو حقها فى الدفاع عن إقليمها إذا كان ثمة ضرورة لذلك.

وقال أنصار هذه النظرية فى مجال تبريرها أيضاً، أنه من المستحيل على الدولة أن تضع يدها - فى الواقع - على الفضاء الجوى، فهو ثائر على الملكية أو السيادة. فالطريق الهوائى كالطريق المائى فى البحر العالى حر من أية قيود.

ولم تحظ هذه النظرية - عملاً- بقبول الدول المختلفة، رغم ما قيل عنها من أنها تحقق مصلحة المجتمع الدولى فى الإتصال والتجارة، حيث تتعارض مع الإتجاه السائد لدى الدول فى تمسكها بالسيادة على ما يعلوها من فضاء جوى، كما أنها لا تتفق وروح العصر الذى اشتدت فيه المنافسة السياسية والعسكرية بين الدول من أجل حماية أراضيها. لقد أصبحت حماية ورقابة الفضاء الجوى، من الأهداف الاستراتيجية لكل دولة.

(1) ويعتبر الفقيه NYS (من فرنسا) أول المدافعين عن هذا الإتجاه.

14- النظريـة الثانية: سـيادة الدولـة المطلقة على فضائها الجـــوى:

يـرى فقـه هـذه النظريـة، وهـو عـلى النقيـض تماماً للنظريـة السـابقة، أن للدولـة سـيادة مطلقـة عـلى مـا يعلوهـا مـن فضـاء جـوى، فهـذا الفضـاء يعتـبر جـزءاً لا ينفصـل عـن إقليمهـا الأرضى، وقـد بـات الآن مـن المسـتحيل قيـاس الفضـاء الجـوى عـلى أعـالى البحـار، حيـث تقـع هـذه عـلى مسـافة بعيـدة عـن إقليـم الدولة، مـما يجعلهـا حـرة للملاحـة الدولية، أمـا الفضـاء الجـوى الـذى يعلـو إقليمهـا مبـاشرة فينجـم عـن حريـة اسـتخدامه تهديـد سـلامة وأمـن الدولـة، ويصبـح مكانـاً ملائمـاً للتجسـس عـلى أسرارهـا مـما يلحـق بهـا ضرراً كبـيراً.

لقـد كان للخطـورة البالغـة للطـيران الحـربى، إبـان الحربـين العالميتـين، أثـراً فى تدعيـم هـذه النظريـة، حتـى لقـد قيـل بـأن سـيادة الدولـة عـلى فضائهـا لا نهائيـة وحتـى الأجـرام السـماوية، أى أنهـا تشـمل الفضـاء الجـوى والفضـاء الخارجـى، لقـد أكـدت الحـروب نظريـة السـيادة المطلقـة للدولـة عـلى فضائهـا الجـوى «كإسـلوب للدفـاع الوطنـى».

ولقـد هوجمـت هـذه النظريـة، وقيـل أنـه ليـس مقبـولاً أن يؤخـذ بالفكـر التقليـدى مـن تقريـر حقـوق ملكيـة أو اسـتيلاء، فليـس هنـاك شـيئاً ملموسـاً أو مؤكـداً. ولا يمكـن - ولـو نظريـاً - تحديـد مناطـق للسـيادة أو للملكيـة، ففـى هـذا إغفـال لحقيقـة دوران الأرض حـول نفسـها. ولذلـك، قيـل بـأن السـيادة المطلقـة للدولـة عـلى فضائهـا مـا هـى إلا «خرافـة»، وأن مـن شـأنها إتاحـة الفرصـة لسـيطرة الأقويـاء الأغنيـاء عـلى أجـواء العـالم.

ورغــم تطــور نظريـــة ســيادة الدولـــة المطلقـــة عـــلى فضائهـــا، إلا أن المشـــايعين لهـــا يســـلموا بحـــق المـــرور الـــبرئ فـــوق إقليـــم الدولـــة لطائـــرات الـــدول الأخـــرى. ويتـــم الرجـــوع إلى الإتفاقيـــات الدوليـــة لتحديـــد معنـــى المـــرور الـــبرئ. وأخـــذ بهـــذه النظريـــة قانـــون الملاحـــة الجويـــة فى انجلـــترا ســـنة 1920م والمعـــدل بقانـــون 1949م، وقانـون الملاحـة الفرنـسى فى سـنة 1924م، الـذى حلـت محلـة مجموعـة الطـيران المـدنى

الفرنسى فى سنة 1967م.

كما أخذ بها قانون الطيران المدنى المصرى رقم 28 لسنة 1981م، حيث تقضى المادة الرابعة بأن «للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوى داخل اقليمها وأراضيها»[1]. ويشمل الإقليم المصرى، المياه الإقليمية المجاورة، التى تمتد فى اتجاه البحر إلى مسافة إثنى عشر ميلا بحرياً، ويلى هذا البحر الساحلى منطقة تالية وملاصقة له تمتد إلى ستة أميال بحرية أخرى، تضاف إلى إثنى عشر ميلا (المادتان 5، 6 من قرار رئيس الجمهورية رقم 158 لسنة 1958 بشأن المياه الإقليمية المصرية).

وقد أكدت المادة 9 من القانون رقم 28 لسنة 1981م المذكور، بأنه لا يجوز لأية طائرة أن تعمل فى إقليم الجمهورية إلا بموجب ترخيص يصدر لذلك من سلطات الطيران المدنى.

15- النظرية الثالثة: «نظرية المناطق»:

وكان أول القائلين بها الفقيه الفرنسى بول فوشى «P. Fochill» فى سنة 1911م، وقد حاول فوشى التخفيف من تطرف نظرية حرية الملاحة الجوية الذى كان قد تبناها، ويرى فوشى أن الهواء شئ شائع ومشترك وليس محلا لسيادة أحد، إلا أنه يمكن للدولة أن تسيطر سيطرة مطلقة على منطقة منه بإرتفاع 330 متراً، وهو ارتفاع برج إيفل، أى أعلى إرتفاع للمنشآت فى فرنسا.

فالفضاء الجوى لا يخضع لسيادة الدولة "لا يتصور أن يكون المدفع منشئا للسيادة".

ومع ذلك، فقد ذهب فوشى إلى أن للدولة أن تمنع الطائرات الأجنبية من التحليق على ارتفاع أقل من 1500 متر، لأن هذا الإرتفاع هو الحد الأقصى للمسافة التى تكون على مرمى البصر، كما أنها بعداً كافياً لتجنب

(1) فى نفس المعنى م1 من المرسوم بقانون رقم 57 لسنة 1935م، بشأن الملاحة الجوية.

التصويـر الفوتوغرافى الواضـح لإقليم الدولة.

وربمـا كانـت الأسـانيد السـابقة للفقيـه فـوشى مقبولـة فى وقتـه، إلا أنهـا تعـد الآن مـن طرائـف المـاضى نظـراً للتقـدم الهائـل فى تكنولوجيـا إسـتخدام الفضـاء الجـوى.

وقـد طـور هـذه الفكـرة فيـما بعـد الفقيـه الأمريـكى "كوبـر"، الـذى قسـم الفضـاء إلى ثلاثـة مناطـق، المنطقـة الأولى، ويكـون للدولـة عليهـا سـيادة مطلقـة وكاملـة، وتمتـد إلى أعـلى ارتفـاع يمكـن أن تصـل اليـه الطائـرة، وسـماها كوبـر "الجـو الإقليمـى Air Territorial" أمـا المنطقـة التاليـة فسـماها بالفضـاء المجـاور "وتمتـد إلى ارتفـاع 300 ميـل فـوق سـطح الأرض ويكـون لدولـة الإقليـم فيهـا بعـض مظاهـر السـيادة، لأنهـا تدخـل فى نطـاق الجـو الإقليمـى لهـا، وحتـى تتأكـد الدولـة مـن عـدم اسـتغلال الطائـرات لـلإضرار بمصالحهـا، مع عـدم الإخلال بحـق الآخريـن فى الإسـتعمال الـبرئ لهـذه المنطقـة، أمـا المنطقـة الثالثـة فتعلو الفضـاء المجاور وتكـون حـرة ولا سـيادة لأحـد عليهـا.

وقـد عيـب عـلى هـذه النظريـة، أنـه لا يمكن تشـبيه الغـلاف الجـوى بالبحـر العام، ولا يمكـن تقسـيمه إلى بحـر إقليمـى وبحـر عـام، فالفضـاء الجـوى وحـدة واحـدة ذات طبيعـة لا تقبـل التجزئـة وإلا لترتـب عـلى ذلـك ثنائيـة الأحـكام التـى يخضـع لهـا الفضـاء الجوى.

16- النظريـة الرابعـة: النظرية الوظيفية فى إسـتخدام الفضاء الجــوى:

ويـرى أنصارهـا، أن الفضـاء الجـوى وحـدة غـير قابلـة للتجزئـة بطبيعتها، وأنـه لا يمكن تقسـيمه إلى مناطـق. لذلـك، يجب أن يكون النظام القانـونى للبيئة الجوية فى خدمة «الوظيفة» التـى يمكـن أن يؤديهـا الفضـاء لإسـعاد البشريـة وليـس هلاكهـا. ولذلـك يحـق للدولـة الإدعـاء بسيادة لا حدود لها على فضائها، إذا كان استخدامه بواسطة أحد آخر يؤدى إلى تهديد أو ضرر

بأمنها وسلامتها أو بمصالحها الإقتصادية، فالفضاء الجوى يجب ألا يكون حراً أمام أقمار التجسس والمسح والتصوير والتجارب النووية. وعلى العكس، فإن الفضاء الجوى يجب أن يكون حراً للاستخدامات التى لا تمس بسيادة الدولة وأمنها، كالطيران التجارى وأعمال الإرصاد الجوية والإتصالات الإذاعية والتليفزيونية، وإنطلاق المركبات الفضائية إلى كواكب أخرى.

والخلاصة، أن سيادة الدولة على فضائها الجوى هى سيادة وظيفية، الهدف منها حماية أمن الدولة وسلامتها، كذلك فإن حرية الفضاء هى حرية وظيفية تهدف إلى تحقيق الأغراض الإنسانية والعلمية النافعة للمجتمع الدولى.

الفصل الثانى

سيادة الدولة على فضائها الجوى

فى المعاهدات الدولية

17- معاهدة باريس لسنة 1919م:

بادرت الدول المختلفة، منذ عرف الطيران إلى حل مشكلة التناقض بين ضرورات الملاحة الجوية وبين سيادة الدولة على فضائها. ولتحقيق هذه الغاية أبرمت معاهدات دولية كثيرة كان أولها معاهدة باريس سنة 1919م.

وقد أكدت المعاهدة فى مادتها الأولى مبدأ السيادة الكاملة للدولة على فضائها الجوى، غير أنها أعطت الدول الأطراف حق المرور البرئ - وقت السلم - فوق إقليم الدولة الأخرى المتعاقدة، مع التزام كل دولة بمراعاة الشروط التى تضعها الدول الأطراف لهذا المرور، والإلتزام أيضاً بعدم الطيران فوق المناطق التى تعينها الدولة المتعاقدة لضرورات أمنية أو للمحافظة على أسرارها العسكرية.

ونظمت المعاهدة جنسية الطائرة وشهادات الصلاحية وقواعد الإقلاع والرسو للطائرات. وأعطت للدولة المتعاقدة حق حظر أنواع معينة من النقل الجوى.

وأنشأت المعاهدة اللجنة الدولية للملاحة الجوية «سيناى» Commission Internationale de la navigation aeri enne «.C.I.N.A»

والتـى أنيـط بهـا تلقـى إقتراحـات الـدول الأطـراف فى معاهـدة باريـس بشـأن تعديـل أحكامهـا، وتزويـد الـدول بالمعلومـات المتعلقـة بهـذه الملاحـة. جديـر بالذكـر، أن معاهـدة باريـس (الفصـل الرابـع)، أعطـت للـدول المتعاقـدة حريـة المـرور فـوق أقاليـم الـدول غـير الموقعـة دون الهبـوط فيهـا، شريطـة أن تلتـزم بتعليـمات الـدول غـير الأطـراف فى هـذا الشـأن.

18- أعقبـت معاهـدة باريـس إبـرام إتفاقيـات إقليميـة إسـتوحت نفـس مبـادئ معاهـدة باريـس. فعقـد فى 1926م إتفاقيـة بـين أسـبانيا والبرتغـال معاهـدة "بـان - أمريـكان" المعروفـة بمعاهـدة هافانـا سـنة 1928م بـين عـدة دول مـن الأمريكتـين، وبمبـادرة مـن أمريـكا التـى لم تكـن قـد إنضمـت هـى وبعـض الـدول (كالإتحـاد السـوفيتى السـابق، المانيـا، الصـين، البرازيـل) إلى معاهـدة باريـس سـنة 1919م (أنظر سـابقاً بند 5).

19- معاهدة شـيكاغو 1944:

دعـت الولايـات المتحـدة الأمريكيـة، التـى لم تكـن طرفـاً فى معاهـدة باريـس، إلى عقـد مؤتمـر فى مدينـة شـيكاغو (فى الفـترة مـن أول نوفمـبر حتـى 7 ديسـمبر 1944م)، وضـم المؤتمر 54 دولـة مـن بينهـا مـصر، ولم يشـترك فيـه الإتحاد السـوفيتى السـابق، بسـبب حضـور كل من سـويسرا والبرتغـال وأسـبانيا، حيـث لم تكـن هنـاك علاقـات دبلوماسـية بينه وبـين هذه الدول.

وكانـت الأهداف التـى عمل المؤتمر عـلى تحقيقها هى:

1- إعـداد نصـوص مؤقتـة، تتعلـق بتنظيـم الطـرق الجويـة وحقـوق الهبوط والمرور.

2- إنشـاء منظمـة دولية للطيران.

3- إعـداد معاهـدة دائمـة، تنظـم الملاحـة الجويـة مـن الناحيتـين الفنيـة والإقتصاديـة وتحـل محـل معاهـدة باريـس سـنة 1919م.

وظهـر فى مؤتمـر شـيكاغو ثـلاث اتجاهـات، الأول بزعامـة الولايـات المتحـدة، ويقـضى بحريـة اسـتعمال الفضـاء الجـوى، أى الحريـة المطلقـة للطـيران التجـارى. والإتجـاه الثـانى، أيدتـه انجلـترا وكنـدا، ويـرى أن الوفـد الأمريـكى إنمـا يسـعى لمصالـح بـلاده التـى لم يتأثـر اسـطولها بالحـرب العالميـة الثانيـة، فى حـين أن الأسـاطيل الجويـة للحلفـاء تأثـرت فعـلاً بالحـرب التـى اشـتركت فيهـا، لذلـك يجـب تقيـد الحريـة المطلقة فى اسـتعمال الفضـاء الجوى، وإقامـة منظمـة دوليـة لتنظيـم وتنسـيق الطـيران التجـارى عـلى الخطـوط العالميـة. وجديـر بالذكـر، أن انجلـترا كانـت تطالـب وتدافـع عـن حريـة اسـتعمال الفضـاء الجـوى فى معاهـدة باريـس سـنة 1919.

أمـا الإتجـاه الثالـث، وتؤيـده نيوزيلنـدا، فـيرى تدويـل الخطـوط الملاحيـة الدوليـة الكـبرى، التـى تسـتغل مـن جانـب شركات أو مؤسسـات تابعـة لـدول معينـة.

وبعــد العديــد مــن المناقشــات، كان لابــد مــن الإلتجــاء إلى حلــول توفيقيــة بــين مصالــح الــدول المختلفــة تضمنتهــا اتفاقيــة شــيكاغو، واتفــاق المــرور (الــذى يقــضى بمنــح حريتــين للــدول الموقعــة عليــه)، واتفــاق النقــل ويعطــى للــدول الموقعـة عليـه ثـلاث حريـات أخـرى بالإضافـة إلى الحريتـين المقررتـين فى اتفـاق المـرور[1].

ولقـد أنشـأ مؤتمـر شـيكاغو منظمـة الطـيران المـدنى الـدولى «ايـكاو» «International Civil Aviation Organization.» «I.C.A.O» ومقرهـا فى مونتريـال، وقـد حلـت هـذه المنظمـة محـل اللجنـة الدوليـة للملاحـة الجويـة "سـيناى" «C.I.N.A.» التـى أنشـئت بمقتـضى معاهـدة باريـس سـنة 1919م.

وقــد تــم عقــد معاهــدة شــيكاغو فى 8 ديســمبر 1944، ومــصر مــن بــين الــدول الموقعــة عــلى هــذه المعاهــدة، وقــد بــدأ نفــاذ المعاهــدة فى 14 أبريــل 1947م،

(1) وقد تضمنت الوثيقة النهائية لمؤتمر شيكاغو أربعة ملاحق: الإتفاق المؤقت لتنظيم الملاحة الجوية- المعاهدة الخاصة بالطيران المدنى الدولى-إتفاق العبور- اتفاق النقل.

عندما تم تصديق 26 دولة عليها، أما فى مصر فصدر قانون رقم 15 لسنة 1947 بالتصديق على المعاهدة، وبدأ العمل بها فى 12 أبريل 1947، وقد انضمت مصر للإتفاق الخاص بمرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بمقتضى قانون رقم 16 لسنة 1947م.

وقد عدلت معاهدة شيكاغو ببروتوكول مونتريال فى سنة 1947م، ثم عدلت بمقتضى بروتوكول نيويورك فى سنة 1976م، وأنصب التعديل على نص المادة 50 من المعاهدة، بحيث أصبح عدد أعضاء مجلس المنظمة الدولية للطيران 30 عضواً بدلاً من 27 عضواً فيما مضى.

وسنحاول الآن الوقوف على أحكام معاهدة شيكاغو فيما يتعلق بالتوفيق بين مقتضيات الطيران التجارى وسيادة الدولة.

فندرس سيادة الدولة على فضائها الجوى، وحرية الملاحة الجوية طبقاً للمعاهدة واتفاق العبور "اتفاق الحريتين" ثم اتفاق النقل "اتفاق الحريات الخمس".

الفرع الأول

سيادة الدولة على فضائها الجوى

(معاهدة شيكاغو 1944م)

20- تضمنت غرة معاهدة شيكاغو 1944م، مبدأ أكدته من قبل معاهدة باريس 1919م، وهو مبدأ سيادة الدولة على فضائها الجوى «Es-pace aérien» أو غلافها الهوائى «Atmospherique» سيادة كاملة ومطلقة «Complete et execlusive». فنصت المادة الاولى على أن «تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوى الذى يعلو اقليمها». ومعنى

ذلـك، أن منـح السـيادة يكـون لـكل دولـة وليـس فقـط للـدول المتعاقـدة، ولذلـك قيـل بـأن النـص لا ينشـئ مبـدأ جديـداً، إنمـا كشـف عـن قاعـدة عامـة مـن قواعـد القانـون الـدولى.

وقد حـددت المادة 2 المقصـود بكلمـة «إقليـم» «فنصـت عـلى أنـه» فيـما يتعلـق بتطبيـق هـذه المعاهـدة يشـمل إقليـم الدولـة الأراضى والمياه الإقليميـة الملاصقـة لهـا، والواقعـة تحـت سـيادة الدولـة أو سـلطتها أو حمايتهـا أو المشـمولة بإنتدابهـا». وقـال البعض، أن الفضـاء الجـوى الـذى يعلـو أراضى الدولـة يشـمل أيضـاً الفضـاء الخارجـى فيعـد هـذا خاضعـاً أيضـاً للسـيادة الكاملـة للدولـة، عـلى خـلاف الحـال - بالطبـع - بالنسـبة للفضـاء الذى يعلـو أعـالى البحـار.

21- ونصت المادة 3 من المعاهدة على أن «تطبق هذه الإتفاقية على الطائرات المدنية فقـط ولا تطبـق عـلى طائـرات الدولة. «وهكذا، لا تسرى معاهدة شـيكاغو على طائرات الدولة كالطائـرات الحربيـة وطائـرات الجـمارك والبوليـس والحجـر الصحـى.. الـخ، فهـذه الطائـرات تقـوم بخدمـات عامـة غـير تجاريـة، وهكـذا تطبـق الإتفاقيـة عـلى طائـرات الدولة التـى تقوم بالملاحـة التجاريـة، وكذلـك «الطائـرات المدنيـة» المملوكـة لشركـة أو لمؤسسـة أو هيئـة عامـة أو خاصـة، فمثـل هـذه الطائرات لا تقوم بخدمات عامـة وإنما ذات غرض تجارى.

كـما نصـت المـادة 3-ج عـلى أنـه لا يجـوز أن تطـير طائـرات الدولـة فـوق إقليـم دولة أخـرى أو أن تهبـط عليـه، إلا إذا كانـت قـد حصلـت عـلى ترخيص بذلـك باتفاق خـاص أو بأية طريقـة أخـرى، وطبقـاً لشروط ذلـك الترخيص.

22- وتطبيقـاً لمبـدأ السـيادة 1- نصـت المـادة 7 مـن معاهـدة شـيكاغو عـلى عـدم سريـان المعاهـدة عـلى النقـل الداخـلى «Cabotage» وهـو النقـل الـذى يتـم بـين ميناءيـن جويـين داخـل إقليـم دولـة واحـدة (كالنقـل بـين القاهـرة وأسـيوط أو الإسـكندرية)، فهـذا النقـل مـن شـأن أطرافـه، ويخضـع للقانـون الداخـلى للدولـة صاحبـة الشـأن.

2- ووفقاً للمادة الخامسة من المعاهدة، يجوز للدولة أن تلزم الطائرات التى تحلق فوقها بالهبوط، وكذلك ضرورة الهبوط فى مطار جمركى (م10)، وحق الدولة فى التفتيش، كما أن للدولة الحق فى تحديد مناطق محرمة للطيران فوقها، أى أن تمنع المرور أو الهبوط فى مناطق معينة (م9).

وللدولة أن تقيد أو تمنع مؤقتاً الطيران فوق إقليمها كله أو جزء منه، وذلك بسبب ظروف استثنائية (مادة 9/ب). ويجب خضوع الطائرات لقوانين ولوائح الدولة التى تتعلق بدخول الطائرات وخروجها وأثناء وجودها داخل إقليم هذه الدولة (م11).

23- وتطبيقاً لذلك، أشار قانون الطيران المدنى المصرى الجديد إلى ما يسمى «المناطق المحرمة والمناطق المقيدة».

كما أشارت المادة 44 من القانون المذكور، إلى حق الدولة فى إنشاء مناطق محرمة فى فضائها الجوى، ويكون تحريم التحليق دون تمييز فى الجنسية، وأن يكون التحريم معقولاً وبالقدر الذى لا يعوق حركة الطيران التجارى، كما اشترطت المادة 25 من ذات القانون ضرورة الإعلان عن المنطقة أو المناطق التى يكون الطيران فيها محرماً، إلا أنه يجوز أن يكون التقييد أو التحريم المؤقت للطيران دون سابق إنذار، سواء شمل إقليم الدولة كله أو جزء منه «فى الأحوال الإستثنائية ولأسباب تتعلق بالنظام»[1] (م44/ب من ق. الطيران المدنى المصرى، م9 من معاهدة شيكاغو).

3- وطبقاً للمادة 98 من المعاهدة، تستطيع الدولة المتعاقدة حرية التصرف فى فضائها الجوى فى حالة الحرب دون حاجة إلى إعلان، أما فى حالة الأزمة الوطنية فإنه يجب «أن تعلن الدولة أن بها أزمة وطنية، وأن تبلغ ذلك إلى المجلس التنفيذى للمنظمة الدولية للطيران المدنى».

---

(1) ومثال الأحوال الاستثنائية، الزلازل، الاضطرابات الداخلية أو حرب أهلية أو مناورات عسكرية.

24- حريـة الملاحـة الجويـة وفقـاً لأحـكام معاهـدة شـيكاغو سـنة 1944 - (التفرقـة بـين الخطـوط الجوية الدوليـة المنتظمة وتلك الغير المنتظمــة):

تفـرق معاهـدة شـيكاغو بـين الطائـرات التـى لا تسـتخدم فى خطـوط جويـة دوليـة منتظمـة، وتلـك العاملـة فى مثـل هـذه الخطـوط.

أولاً: الخط الجـوى المنتظم:

عرفـت المـادة 96 مـن المعاهـدة المقصود بالخـط المنتظم، فهـو «الخط الذى تسـتخدم فيـه طائـرات نقـل عامـة للـركاب أو البريـد أو البضائـع» (م96/أ). ويعـرف الخـط الجـوى الـدولى بأنـه «الخـط الـذى يمـر فـوق أكـثر مـن إقليـم دولـة واحدة».

وقـد اهتمـت منظمـة «الإيـكاو» بتعريـف الخـط المنتظـم «الخدمـات الجويـة المنتظمـة» وأصـدرت المنظمـة منشـوراً تفسـيرياً فى 25 مـارس 1952، يعـرف الخـط الجـوى المنتظـم بأنـه مجموعـة مـن الرحـلات الجويـة المتتابعـة، تتوافـر فيهـا الخصائـص الآتيـة:

1- أن تتـم الرحـلات عبر الفضاء الجـوى لدولتين فأكثر.

2- أن تقـوم بالرحـلات طائـرات نقـل ركاب أو بضائع أو بريد نظير أجر محــدد.

3- أن تكـون الرحلـة مفتوحـة للجمهور دون تمييز.

4- أن تتـم الرحـلات طبقـاً لجـدول مواعيـد معلـن عنهـا سـابقاً، أو بـد ون إعـلان متى كانـت الرحـلات تتـم بصفـة منتظمـة ومعتـادة. فـلا حاجـة إلى الإعـلان عـن مواعيـد الرحـلات إذا تكـررت «بحيـث تكـون نهـج واحـد منتظـم التتابـع... إذ يتأكـد للجمهـور مواعيـد هـذه الرحـلات دون ثمـة حاجـة إلى الإعـلان عنهـا» (أخـذت بهـذا التعريـف المـادة 28 مـن ق.ط.م.م.ج).

والمبدأ العام الذى أوردته المعاهدة (م6) هو تقييد الطيران التجارى، إذ لا يجوز لأى طائرة أو «لا يجوز لأى خط دولى منتظم أن يطير فوق إقليم دولة متعاقدة أو فى داخله، إلا إذا كان يحمل اذناً صريحاً أو ترخيصاً من قبل تلك الدولة وبشرط مراعاة أحكام ذلك الإذن أو الترخيص».

وسنرى فيما يلى، أن الإتفاقية قد تضمنت مع ذلك اتفاقين يقيدان سيادة الدولة على فضائها الخارجى، وهما اتفاق العبور، الذى يوجب على الدولة منح الدول الأخرى الموقعة على هذا الإتفاق حريتين (حرية التحليق وحرية الرسو)، واتفاق الحريات الخمس (الحريتان اللتان يتضمنهما اتفاق العبور، وثلاث حريات بشأن النشاط التجارى).

25- ثانياً: الخط الجوى غير المنتظم:

تتم الرحلات الجوية غير المنتظمة بطريقتين:

الأولى: الرحلات الجوية التى لا يقصد منها النقل الجوى، والتى تتم بدون مقابل، كرحلات طائرات النزهة أو رش المبيدات والبذور ومسح الأراضى، ومكافحة الأوبئة، وطائرات الاغاثة، والطائرات الخاصة، والطائرات المخصصة للخدمات المصلحية أو التجارية للشركات والمنشآت، ولو كان النقل لصالح ملاكها، بشرط ألا يكون النقل نظير أجرة.

الثانية: الرحلات الجوية التى يقصد بها النقل الجوى مقابل أجر، ولكنها تتم بطريقة عارضة وغير منتظمة أو مستمرة. ولذلك تخضع هذه الرحلات - والتى تتم بمقابل - لمعاهدة وارسو 1929 المعدلة، شأنها شأن الرحلات المنتظمة.

ولهذه الطريقة عدة صور، ومثالها الرحلات الفردية لنقل البضائع أو الأشخاص أو البريد مرة واحدة فى الشهر، ورحلات النوادى التى تؤجر فيها الطائرات بواسطة أعضاء مجموعة متجانسة كالعلماء أو أعضاء هيئات التدريس بالجامعات.. الخ. لغرض غير مجرد السفر وألا يعلن عن الرحلة

للعامـة، ورحـلات التاكـسى الطائـر «Taxi flight»، أى الطائـرات حسـب الطلـب ذات الحمولـة الصغـيرة، والتـى تتحـدد فيهـا نهايـة الرحلـة بواسـطة المسـتأجر، ولا يقـوم هـذا الأخـير - عـادة - بعـرض جانـب مـن البضائـع المحمولـة للبيـع للجمهـور، والرحـلات السـياحية التـى يكـون فيهـا أجـر السـفر أحـد عنـاصر قيمـة الإشـتراك فى الرحلـة.. الـخ[1].

وقـد نصـت المـادة 5 مـن اتفاقيـة شـيكاغو سـنة 1944، بـأن لطائـرات إحـدى الـدول المتعاقـدة غـير المسـتعملة فى خطـوط جويـة منتظمـة، أن تطـير فـوق إقليـم دولـة متعاقـدة أخـرى، سـواء لدخولـه أو لعبـوره بغـير هبـوط أو للهبـوط عليـه لأغـراض غـير تجاريـة، دون حاجـة إلى الحصـول عـلى ترخيـص مقدمـاً، وذلـك بـشرط مراعـاة أحـكام هـذه الإتفاقيـة ومـع حفـظ حـق الدولـة التـى يحصـل الطـيران فوقهـا أن تسـتلزم هبوطـاً.

ويقصـد بالهبـوط لأغـراض غـير تجاريـة، ذلـك الـذى يتـم لغـرض غـير تجـارى، كالهبوط الإضطـرارى للطائـرة فى أحـد المطـارات لإصـلاح الأعطـال الطارئـة أو للتـزود بالوقـود دون أن يتـم انـزال أو أخـذ ركاب أو بضائـع أو بريـد (م96 مـن المعاهـدة).

وقيـل بـأن الخطـوط الجويـة المنتظمـة تعتـبر «مرفـق عـام للنقـل الجـوى» «Service Public»، ولـو كانـت مملوكـة لمـشروع خـاص كشركـة أو مؤسسـة خاصـة، بينما تعتـبر الخطوط غـير المنتظمـة "عمليـة تجاريـة" ولـو كانـت تابعـة لمؤسسـات نقـل جـوى تملكهـا الدولـة.

---

(1) لمزيد من التفصيلات، د. فرج سليمان، المرجع السابق، رقم 95 - وقد عقدت اتفاقية باريس للنقل الجوى غير المنتظم بين دول أوربا، ووقعت فى 1956/4/30م.

الفرع الثانى

اتفاق المرور أوالعبور (اتفاق الحريتين)

26- يتضمن هذا الإتفاق الخاص بالعبور «Accord de transit» نوعين من الحريات لصالح طائرات الدول الأطراف، وهما: حرية التحليق وحرية الهبوط. وهاتان الحريتان من القيود التى وضعتها المادة 6 من المعاهدة على مبدأ سيادة الدولة على فضائها الجوى.

27- الحرية الأولى: حرية العبور (droit de traverser) أو التحليق:

نصت المادة 1/1 من اتفاق الحريتين على أن «تمنح كل دولة متعاقدة إلى الدول الأخرى المتعاقدة فيما يتعلق بالخطوط الجوية المنتظمة حرية الطيران فوق إقليمها دون هبوط». وهكذا فمن حق طائرات الدولة المتعاقدة أن تحلق - دون هبوط - فوق أقاليم الدول الأخرى الموقعة على هذا الإتفاق، من غير حاجة إلى إذن سابق.

28- الحرية الثانية: حق أو حرية الهبوط:

وفقاً للمادة 2/1، يكون لطائرات الدولة المتعاقدة الرسو أو التوقف فوق إقليم الدول الأخرى الأطراف فى الإتفاق، لأغراض غير تجارية، وينطبق هذا الحكم على طائرات الخطوط المنتظمة، ودون حاجة إلى إذن سابق.

ويلاحظ أنه، وإن كانت الحريتان المذكورتان باتفاق العبور، تقيدان - بعض الشئ - السيادة المطلقة للدولة، إلا أن ذلك ليس جسيماً، حيث لا يتعدى الأمر حية التحليق وحرية الهبوط لأغراض غير تجارية، دون أذن سابق من الدولة التى يتم التحليق أو الهبوط فوق أراضيها[1].

(1) يطلق الفقه على هاتين الحريتين «الحرية الفنية»، جاك نافو، المرجع السابق، 14-16.

29- القيـود التـى تضمنها اتفـاق الحريتين:

عـلى الرغـم مـن الحريـات المحـددة التـى جـاءت بهـذا الإتفـاق، إلا أنـه تضمـن تحفظـات أو قيـود عـلى اسـتعمالها:

أولاً: لا يجـوز الهبوط فى المطـارات الحربية.

ثانيـاً: لا يجـوز التحليـق فـوق المناطـق المحتلة عسـكرياً أو مناطق الأعمال العسـكرية، إلا بموافقـة السـلطات العسـكرية المختصـة. ويمكـن لهـذه السـلطات تعيـين الطريـق الجـوى الواجـب اتباعه.

ويلاحـظ أن مبـدأى التحليـق (Survol) والهبـوط (Atterrissage) لأغـراض غـير تجاريـة قـد صادفـا قبـولاً لـدى عـدد من الـدول. وأصبـح اتفاق المـرور سـارى المفعول، وصدقـت عليه 93 دولـة (حتـى أول يونيـو 1979) مـن بينهـا مـصر التـى صدقـت عليـه بالقانـون رقـم 16 لسـنة 1947.

الفرع الثالث

اتفاق النقل (اتفاق الحريات الخمس)

30- اتفاق النقل (حق القيام بعمليات تجارية) هو أحد الإتفاقات التى تضمنتها الوثيقة النهائية لمؤتمر شيكاغو 1944، وقد قرر هذا الإتفاق خمس حريات، اثنان منها ورداً فى اتفاق الحريتين (حرية التحليق وحرية الهبوط)، كما قرر حريات ثلاث أخرى، يطلق عليها «الحريات التجارية»، وتمثل الأشكال الثلاثة التى يتخذها النقل الجوى الدولى.

31- الحرية الثالثة:

حرية الطائرة فى انزال ركاب أو بضاعة أو بريد قادمين من الدولة التى تتمتع الطائرة بجنسيتها، كقيام الطائرة المصرية التى تتمتع بهذه الحرية بانزال المسافرين (أو البريد أو البضائع) القادمين من مصر فى فرنسا أو فى دولة أخرى متعاقدة.

32- الحرية الرابعة:

حق الطائرة فى أخذ المسافرين أو البريد أو البضائع للسفر من أية دولة متعاقدة (مرخصة) إلى دولة جنسية الطائرة، كأن يكون للطائرة المصرية حق أخذ ركاب أو بريد أو بضائع من فرنسا إلى مصر (أو من أية دولة متعاقدة إلى مصر). وهكذا ليس هناك خلاف كبير بين هذه الحرية وبين سابقتها.

33- الحرية الخامسة:

وهى حق تقره الدولة المتعاقدة لطائرات دولة متعاقدة أخرى فى أخذ أو إنزال الركاب أو البضائع أو البريد القادمين والذاهبين من وإلى أية دولة أخرى. ومثال ذلك أن تمنح أو تقر فرنسا للطائرات المصرية أن تأخذ الركاب أو البضائع القادمين من جنيف إلى باريس أو المسافرين من باريس إلى لندن

أو أثينـا أو مدريد.

ويلاحـظ، أن هـذه الحريـة هـى أوسـع الحريـات نطاقـاً، وتتضمـن منافسـة خطـيرة وغـير محـدودة للأسـاطيل التجاريـة للـدول التـى تقررهـا. وهـى أيضـاً فى غـير صالـح الـدول التـى لا تملـك أسـاطيل تجاريـة كبـيرة. ولذلـك، فقـد أثـارت الحريـة الخامسـة اختلافـاً كبـيراً حولهـا، وقـد أعطـى الإتفـاق لـكل دولـة حريـة منـح أو عـدم منـح الحريـة الخامسـة لطائـرات الـدول الأخــرى.

وقـد حظـى اتفـاق النقـل بعـدد قليـل مـن التوقيعـات، لم يكـن مـن بينهـا توقيـع أمريـكا وغيرهـا مـن الـدول ذات النشـاط الجـوى الهـام كإنجلـترا[1].

34- وقـد لجـأت معظم الـدول - ومنها جمهورية مـصر العربية

- إلى أسـلوب الإتفاقيـات الثنائيـة فى منح هـذه الحريات، ولتنظيم حقـوق الطيران التجارى عـلى الخطـوط الجوية المنتظمة. ويعتبر اتفاق «بيرمودا سـنة 1946» بين الولايات المتحدة الأمريكية وانجلـترا النمـوذج البـارز لهـذه الإتفاقيـات الثنائية، والذى تسـير عليـه غالبية الـدول، فقد نص على مجموعـة مبـادئ، وتفصيـلات بملاحقـه بشـأن تقسـيم الحركـة وتحديـد الطـرق الجويـة والحمولـة وأجرة النقل[2].

ففـى مثـل هـذه الإتفاقيـات الثنائيـة، تسـتطيع الدولـة المتعاقـدة أن تقـدر مـدى الفائـدة التـى تعـود عليهـا «عـلى أسـاس تبـادل المنافـع والخدمـات»، وتنسـيق الطـيران التجـارى بـين الدولتـين المتعاقدتـين وكفـاءة وقـدرة كل منهـما «حتـى لا تتغلـب مصلحـة دولة متعاقـدة وتضعـف مصلحـة الأخــرى.

وقــد أبــرزت المــادة 1/9 - أ مــن ق.ط.م.ج أهميــة عقــد الإتفاقــات الثنائيــة

---

(1) حيث لم يوقع على الإتفاق سوى أحد عشر دولة.

(2) كذلك يوجد نموذج لإتفاقية ثنائية قام بإعداده مؤتمر شيكاغو بعد أن ظهر أن اتفاق الحريات الخمس «Accord de transport». سيظل حروفاً بلا حياة وقد سمى هذا النموذج بـ "نموذج شيكاغو".

فنصت على أنه «لا يجوز لاى طائرة (أجنبية) أن تعمل فى إقليم الجمهورية (مصر) إلا بموجب ترخيص يصدره ويحدد شروطه وزير الطيران المدنى يسمح لمستثمرها بالقيام بعمليات جوية معينة».

ويكون هذا الترخيص دائماً متى استند إلى معاهدة دولية منضمة اليها مصر، أو إلى اتفاق نقل جوى ثنائى نافذ المفعول مبرم بين الدولتين لتنظيم النقل الجوى بينهما، ويكون الترخيص مؤقتاً ولمدة لا تزيد عن سنة فى غير الأحوال السابقة.

35- ومما يذكر، أنه إلى جانب الحريات الخمس المذكورة، فقد تصور الفقه ثلاث حريات أخرى يمكن تطبيقها، وهى الحرية السادسة والسابعة والثامنة.

أما الحرية السادسة:

وهى عبارة عن مزج بين الحريتين الثالثة والرابعة، وتتم عادة بين الدول المتقاربة الحدود، كفرنسا والمانيا، ومصر والمغرب، كأن تعطى مصر رخصة للطائرات المغربية لممارسة النقل بين مصر وتونس، تنفيذاً لاتفاق الحرية الرابعة بين مصر والمغرب، واتفاق الحرية الثالثة بين المغرب وتونس.

الحرية السابعة:

ومؤداها أن ترخص دولة ما لطائرات دولة أخرى فى القيام بأخذ أو أنزال الركاب أو البضائع الذاهبين أو القادمين اليها من دولة أخرى، كأن يمنح السودان الطائرات المصرية حق ممارسة النقل الجوى فيه لأخذ وانزال الركاب والبضائع الذاهبين أو القادمين إلى السودان من دولة أجنبية أخرى.

وأما الحرية الثامنة:

فتعنى الترخيص لطائرات دولة ما فى القيام بالنقل التجارى داخل الدولة المرخصة (وبذلك يتم النقل الجوى بين نقطتين تقع كل منهما داخل

إقليـــم الـــد ولـــة المانحـــة للحـــق). كأن تمنـــح جمهوريـــة مـــصر العربيـــة الطائـــرات الفرنســـية حـــق القيـــام بالنقـــل الداخـــلى بـــين القاهـــرة وأســـيوط أو الإســـكندرية.

وجدير بالإشارة، أن مثل هـذا الإتفـاق يعتبر مخالفاً لنص المادة السابعة من معاهـدة شيكاغو 1944، التى اعتبرت النقل الجوى الداخلى امتياز خالص لدولة الإقليم، ولا يجوز للدولة الموقعة على الإتفاقية التنازل عنه لدولة أخرى. ومن جانب آخر، فإنه من النادر تطبيق الحريات الخامسة والسادسة والسابعة فى مجال المعاهدات الثنائيـــة.

الباب الثانى

القانون الجوى الإدارى

(فى عناصر الطيران التجارى)

36- تمهيـد وتقسـيم:

يتضمـن القانـون الجـوى الإدارى القواعـد التـى تنظـم الطائـرات والطاقـم، وتعتـبر الطائـرة الركيـزة الأولى التـى يقـوم عليهـا الطـيران، فهـى التـى تربـط قـارات العـالم قريبها مع بعيدهـا فى زمـن قيـاسى، مـما أجهـز عـلى أسـطورة العزلـة التـى كان مـن الممكـن التفكـير فيها قبـل بـزوغ فجـر الطيران.

إلا أن الطائـــرة «كجهـــاز» وباعتبارهـــا «مركبـــة هوائيـــة» لا تعمـــل فى الفضـــاء الجـــوى إلا بواســـطة أشـــخاص مؤهلـــين علميـــاً وعمليـــاً، أكفـــاء مدربـــين عـــلى قيادتهـــا وتوفـــير أســـباب الســـلامة والأمـــن لهـــا ومـــا عليهـــا مـــن أشـــخاص وأمـــوال، ويطلـــق عـــلى هـــؤلاء الأشـــخاص، الذيـــن يعتـــبرون الركيـــزة الثانيـــة للطـــيران، «رجـــال الطاقـــم».

والطائـرة فى حاجـة، بالطبـع، إلى أماكـن عـلى الأرض لتقـوم منهـا أو لترسـو عليهـا، وهـذه الأماكـن يجـب أن تتوافـر لهـا مواصفـات وإمكانيـات معينـة، هـذه الأماكـن هـى «المطـارات» وهـى العمـود الثالـث للطـيران.

وقـــد تضمـــن قانـــون رقـــم 28 لســـنة 1981م بشـــأن الطـــيران المـــدنى، قواعـــد خاصـــة بشـــأن الطائـــرة والطاقـــم، كذلـــك يظـــل ســـارياً القوانـــين والقـــرارات الوزاريـــة

واللوائح والقرارات التنفيذية القائمة قبل القانون المذكور، طالما أنها لا تتعارض معه (م8 من قانون إصدار الملاحة الجوية).

كذلك فإن القواعد الإدارية التى احتوتها معاهدة شيكاغو، تكون سارية فى مصر باعتبارها طرفاً فى هذه المعاهدة وصدقت عليها بقانون رقم 15 لسنة 1947م.

وسنقتصر فى هذا المجال على دراسة الطائرة (فصل أول)، والطاقم (فصل ثان).

الفصل الأول

الطائـــرة Avion [1]

الفرع الأول

تعريف الطائرة وأنواعها

37- تثير فكـرة الطائـرة مسـائل عديـدة، مثـل تعريفهـا وأنواعهـا، والنظـام الإدارى اللائحـى لإسـتخدامها، ونظامهـا القانـونى، والتصرفـات القانونيـة التـى تـرد عليهـا كالبيـع، والإيجـار والرهـن، والقانـون الواجـب التطبيـق عـلى الجرائـم والتصرفـات التـى تحـدث عـلى متنهـا.

وعرفـت المـادة الأولى مـن قانـون الطـيران المـدنى الفرنـسى الطائـرات تعريفـاً شـاملاً جـداً، فالطائـرات هـى «كل الأجهـزة القـادرة عـلى الإرتفـاع أو التحليـق فى الهـواء»، وقـد أخـذ هـذا التعريـف عـن القانـون الفرنـسى الصـادر فى 31 مايـو 1924م. وهـذا التعريـف جاء معيبـاً، لأنـه يسـمح بتفسـيرات واسـعة، حتـى ليدخـل فى عـداد الطائـرات، كل جهـاز يمكنـه الإرتفـاع والتحليـق فى الهـواء، كالطائـرات الشراعيـة[2]، والبالونـات والصواريـخ، وطيـارات الأطفـال.. الـخ.

---

(1) ويسمى الفقه الفرنسى الطائرة عادة باصطلاح "Aéronef» أما فى الإنجليزية فتسمى عادة -Airc» reft" بالإضافة إلى التسمية المعروفة لنا وهى "Aéroplane».

(2) نقض فرنسى بتاريخ 30 نو5فمبر 1935، D. H. 1935, 71.

وهكذا، فإن هذا التعريف جاء شاملاً وغير دقيق، ولا يهتم بالغرض الرئيسى للطائرات بإعتبارها وسيلة نقل جوى للأشخاص والبضائع.

ولكن النصوص الدولية أعطت الطائرة تعريفاً مختلفاً بعض الشئ. ورغم خلو معاهدة شيكاغو من تعريف للطائرة، إلا أن ملاحق المعاهدة قد عرفت الطائرة على النحو التالى: «جهاز يستطيع البقاء فى الجو بفضل رد فعل الهواء» (الملحق H من معاهدة شيكاغو)[1].

وهذا التعريف التى تضمنته معاهدة شيكاغو، أخذ عن معاهدة باريس سنة 1919 (ملحق A)، وأخذ به المشرع المصرى فى المادة الأولى من المرسوم بقانون 8 مايو 1941م بشأن قواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية.

أما المادة 7 من قانون الطيران المدنى الجديد لسنة 1981م، فعرفت الطائرة بأنها "أى آلة فى استطاعتها أن تستمد بقاءها فى الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض. وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشرعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة..".

ولعله من الصعب وضع تعريف شامل ودقيق ومحدد للطائرة، وذلك نظراً لما يكتنف ذلك من صعوبات فنية كبيرة، نتيجة للتطورات الهائلة والسريعة فى الفن الملاحى الجوى، وظهور أنواع متتابعة وجديدة من الطائرات، من العسير أن يحيط بها - فى وقت ما - غير المتخصصين ممن يسعون إلى تعريف الطائرة.

ونرى - مع جانب من الفقه - أن هناك عناصر ثلاثة يجب أن يغطيها تعريف الطائرة، وهى: أن يشمل كافة أنواع الطائرات، وأن يتعلق بالأجهزة التى تعتمد على الطيران بقوة آلية محركة، وأن يشير إلى الغرض الرئيسى لهذه الأجهزة، أى النقل الجوى بنوعيه.

---

(1) Lovis Carion, Droit Aérien, 1963, 186.

وعلى هذا، فالطائرة - فى رأينا - هى "كل جهاز يمكنه الإرتفاع والسير فى الفضاء الجوى بواسطة قوته الآلية المحركة، ويعتمد على رد فعل الهواء، ويستخدم فى نقل الأشخاص والبضائع بطريق الجو"[1].

39- أنواع الطائرات:

هناك عدة أنواع من الطائرات، إلا أنه يمكن تقسيم الطائرات لقسمين كبيرين هما: التقسيم الفنى والتقسيم القانونى.

أولاً: تقسيم الطائرات من الناحية الفنية:

إن تصنيف الطائرات من الناحية الفنية لايهمنا إلا بالقدر الذى يترتب عليه من آثار قانونية، فمعاهدة شيكاغو - مثلاً - لا تطبق إلا على الطائرات التى يقودها الطيارون.

وتنقسم الطائرات من الناحية الفنية إلى نوعين:

النوع الأول: الأيروستات (Aérostats):

وهى الأجهزة أو الطائرات الأخف من الهواء، كالبالونات Balloons المقيدة أو الحرة، وهذه لا تكون مزودة بقوة آلية محركة، أو المناطيد، إلا أن هذه المناطيد تحلق فى الجو بواسطة قوة آلية محركة ولها أجهزة للتوجيه. ومما يذكر أن هذا النوع من الطائرات يمثل الخطوة الأولى فى فن الطيران، ولا يكاد يستعمل إلا فى حالات نادرة جداً، كالعروض أو الإحتفالات القومية أو فى الدعاية لبضاعة أو فنادق أو شركات تأمين، أو لأغراض أمنية.. الخ.

النوع الثانى: الأيرودين (Aérodynes):

وهى الطائرات الأكثر ثقلاً من الهواء وتعتمد فى طيرانها على قوة رد فعل الناتج من حركة أسطح الطائرة بالنسبة للهواء. وقد تكون مزودة بقوة آلية كالطائرات المروحية والعمودية (الهليوكوبتر)، أو أن تحلق من غير قوة

(1) قرب د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، 39.

آليـة كالطائرات الشراعية.

40- ثانيـاً: تقسـيم الطائرات من الناحيـة القانونية:

تنقسـم الطائرات إلى نوعين:

النـوع الأول: طائرات عامـة أى طائرات الدولة:

وتخصـص لخدمـة المرافـق العامـة للدولـة، وهـى لذلـك مـن الأمـلاك العامـة «الدومين العـام» كالطائـرات الحربيـة وطائـرات البريـد والجـمارك والبوليـس وخفر السـواحل والصحة.. الخ.

النـوع الثانى: طائرات مدنيـة: «طائرات خاصة»

وهـى التـى لا تخصـص لخدمـة أغـراض تدخـل فى نطـاق أحـد المرافـق العامـة، كالطائـرات التـى تخصـص للأغـراض المدنيـة وأهمهـا نقـل الـركاب والبضائـع.

وتبـدو أهميـة التفرقـة بـين الطائـرات العامـة والطائـرات المدنيـة، فى أن الأولى لا تخضـع للقانـون الجـوى (م11/1 ق.ط.م.ج) كـما لا تخضـع لأحـكام معاهـدة شـيكاغو (م3) وإنمـا تخضـع لتقنـين خـاص[1]، بينـما تخضـع الطائـرات المدنيـة لأحـكام القانـون الجـوى، ولـو كانـت مملوكـة للدولـة أو لهيئـة عامـة.

---

(1) ولا مانع من خضوع الطائرة العامة ولو بشكل جزئى للقانون الجوى، و خاصة القواعد المتعلقة بمسئولية مالك أو مستغل الطائرة (م2 من ق.ط.م الفرنسى لسنة 1967).

الفرع الثانى

النظام القانونى للطائرة

41- تمهيـد:

تثير فكرة النظام القانونى للطائرة بعض المسائل، كالطبيعة القانونية للطائرة، تسجيل الطائرة وجنسيتها والقانون الواجب التطبيق عليها، إلا أننا سندرس هذه النقطة الأخيرة فى الفرع القادم.

42- الطبيعة القانونية للطائرة:

الطائرة ولا شك من الأموال، وهى مال منقول مثلها فى ذلك مثل السفينة، ولذلك فإن كل منهما مال منقول له طبيعته الخاصة.

لذلك تتمتع الطائرة - كالسفينة - بجنسية دولة معينة، وتخضع للتسجيل، ويجوز بيعها وتأجيرها، ورهنها رهنا رسميا (م 28 من ق 26 لسنة 1976م) والحجز التحفظى عليها (م 2 من معاهدة روما سنة 1933 - وأحكام ق 26 لسنة 1976م)، كما تكون محلا أو وعاء للإمتيازات الجوية (م 49 من قانون 26 لسنة 1976م).

43- تسجيل الطائرة:

أحالت معاهدة شيكاغو إلى القوانين الوطنية بخصوص تسجيل الطائرة، ونصت المادة 19 على أن تسجيل الطائرة أو نقل هذا التسجيل من بلد لأخر يخضع لقانون كل دولة متعاقدة أو لوائحها. وهناك ارتباط وثيق بين تسجيل الطائرة واكتسابها للجنسية، ومن هنا تبدو أهمية عملية التسجيل.

وقد خلا ق.ط.م.ج لسنة 1981 من تنظيم لقواعد تسجيل الطائرة، لذلك يسرى فى هذا الشأن القواعد المعمول بها قبل صدور القانون الجديد.

ويخضع تسجيل الطائرة فى مصر لقرار وزير الدفاع الوطنى رقم 13 لسنة 1942م، إذ نصت المادة الأولى من القرار المذكور على أن تحفظ مصلحة (هيئة) الطيران المدنى سجلا تقيد فيه جميع الطائرات المدنية المصرية، وتشطب منه الطائرات الهالكة أو التى تغيرت جنسيتها.

أما المادة الثانية من القرار المذكور، فنصت على أن تقدم طلبات التسجيل على نموذج معين حيث يتقرر للطائرة علامات تسجيلها وتعطى شهادة بالتسجيل. كما نصت المادة 3 من ذات القرار، على أنه يجب على مالك الطائرة أو ورثته أن يبادر بإخطار هيئة الطيران المدنى بأى تغيير فى ملكية الطائرة أو فى نصيب منها، كذلك يجب إخطارها إذا هلكت الطائرة أو ضاعت (فقدت) أو أصبحت غير صالحة للإستعمال، وذلك بإرسال شهادة التسجيل مبينا عليها هذا التغيير وتفصيله[1].

وقد تضمنت المادة الرابعة علامات التسجيل المميزة للطائرة المصرية وهى «A. G. N» وعلامات الجنسية المصرية بحرفى «S.U»، كما أوجبت المادة 6 أن تكتب العلامات المميزة على أعلى سطح من أجنحة الطائرة وعلى أسفل سطح فيها، وتكتب كذلك هذه العلامات على جانبى جسم الطائرة.

وقد ربط القرار المذكور بين تسجيل الطائرة واكتسابها الجنسية المصرية. فيجب لإجراء التسجيل قانونا أن تكون الطائرة مملوكة بأكملها لمصريين أو لشركة تتوافر فيها الشروط الآتية:

1- فى شركة التضامن: يجب أن يكون جميع الشركاء مصريين.

2- فى شركة التوصية: يجب أن يكون جميع الشركاء المسئولين مصريين.

3- فى شركة المساهمة: يجب أن تكون جنسية الشركة مصرية وأن يكون أغلبية أعضاء مجلس الإدارة ورئيس المجلس من المصريين

(1) وتأكد ذلك بقانون 26 لسنة 1976(المادتان 57، 58).

(م 8 من مرسوم سنة 1935 الملغى).

وقد نصت المادة 18 من معاهدة شيكاغو على أنه "لا يجوز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً فى أكثر من دولة واحدة" وتسرى هذه القاعدة فى مصر نظراً لخلو القرار رقم 13 لسنة 1942 من النص على ذلك.

43- وثائق الطائرة:

استلزمت المادة 29 من معاهدة شيكاغو أن يتم الإحتفاظ على متن الطائرة بعدة أوراق أو وثائق. ومن أهم هذه الوثائق «شهادة الصلاحية للطيران» «Certificate de navigabilité» وأوجبت أن تصدر هذه الشهادة من الدولة المسجلة فيها الطائرة أو أن تعتمد من جانبها، إذا كانت قد صدرت من دولة أخرى (م 31 من معاهدة شيكاغو).

وتقضى المادة 32 من ق.ط.م.ج لسنة 1981 بأنه لا يجوز لأية طائرة أن تعمل فى إقليم الجمهورية، إلا إذا كانت حائزة على شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول صادرة من الدولة التى سجلت فيها أو معتمدة منها.

وتعتبر شهادة الصلاحية للطيران، بمثابة شهادة ميلاد الطائرة، فلا تكتسب الطائرة وجودها أو وصفها إلا إذا صدرت لها شهادة بصلاحيتها للملاحة.

وتصدر هذه الشهادة فى مصر بواسطة الهيئة العامة للطيران المدنى (قرار رئيس الجمهورية رقم 192 لسنة 1977م)، بعد التأكد من أن الطائرة قد تم صنعها وتجهيزها، وأنها تستطيع الطيران طبقاً للأصول الفنية الصحيحة وفى حدود إجراءات السلامة التى أحيطت بها، بل إن الحصول على هذه الشهادة شرط أساسى لتسجيلها فى سجل الهيئة.

وهناك هيئات إشراف دولية لديها من الخبراء والإمكانات ما يسمح لها بمعاينة الطائرة قبل إقلاعها لأول مرة، وتقدير مدى صلاحيتها للطيران. وقد تقوم بإجراء رحلة تجريبية للطائرة ثم تقدر درجة الطائرة على حسب

المواصفات المتوافرة لها، كما هو الحال بالنسبة للسفن البحرية. وتتمتع هذه الشهادات بدرجة كبيرة من الإحترام - شبه الرسمى - لدى الدول المختلفة.

ومع ذلك فشهادة الصلاحية للطيران ليست إلا قرينة بسيطة، ويجوز إثبات عكسها بكل طرق الإثبات وفى جميع الأحوال، وأيا كانت الجهة أو شركة التقسيم التى أصدرتها.

وتتضمن شهادة الصلاحية للطيران بيانات إلزامية كثيرة، ومن بينها: نوع الطائرة، رقم تسجيلها، صور لأجهزتها، وسنة الصنع، وشروط الإستعمال، أو الغرض الذى تستعمل الطائرة من أجله.

وهناك أسباب من شأنها إلغاء أو إيقاف شهادة الصلاحية للطيران، كأن تكون الطائرة قد استعملت فى أغراض مختلفة عن تلك التى استخرجت الشهادة بسببها، أو انخفاض مستوى الكفاءة الفنية للطائرة، أو حدوث خلل فى بعض أجهزتها الرئيسية، أو أن يجرى المالك تحويرا أو تغييرا لم يصرح به من السلطة المختصة، أو لأنه لم يتم تجديد الطائرة أو صيانتها طبقاً لما تستلزمه اللوائح الفنية..... الخ.

وتصدر شهادة الصلاحية للطيران لمدة معينة أقصاها سنة، ولا تتجدد إلا بعد إجراء فحص فنى جديد للطائرة. ولمندوبى هيئة الطيران سلطة التفتيش الدورى أو الفجائى على الطائرات ولا يجوز منعهم من ذلك (المادتان 32، 37 من ق. لسنة 1981م).

44- وبالإضافة إلى شهادة الصلاحية للملاحة الجوية، يجب أن تحمل الطائرة الوثائق والسجلات المنصوص عليها فى معاهدة شيكاغو (م 29) وملاحقها وأهم هذه الوثائق: شهادة القيد فى سجل الطائرات، ترخيص الطيران أو التصريح المؤقت للطيران عندما تكون العملية الجوية محددة، سجل الرحلات الخاص بالطائرة، قائمة بأسماء الركاب وموانئ القيام والوصول، قائمة بالمشحونات (البضاعة)، رخصة جهاز اللاسلكى، والشهادات

العلميـة لرجـال الطاقـم. وكذلـك الوثائـق الأخـرى التـى تحددهـا سـلطات الطـيران المـدنى (م 57 مـن ق. لسـنة 1981م).

45- جنسـية الطائرة:

الجنسـية - كـما نعلـم - هـى الرابطـة القانونيـة بـين الشـخص وبـين الدولـة. وحيـث أن الجنسـية تمنـح أساسـاً للشـخص الطبيعـى، كـما تمنـح للشـخص الإعتبـارى كالشركـة عـلى سـبيل المجـاز، ولكنهـا لا تمنـح أصـلا للأمـوال، حيـث أن جوهـر الجنسـية هـو الشـعور بالـولاء والإنتـماء، وهـذا لا يتحقـق إلا فى نفـس وجسـم.

ولذلـك، ثـار الجـدل فى الفقـه حـول اكتسـاب السـفينة والطائـرة وهـما مـن الأمـوال للجنسـية، واسـتقر الأمـر بالنسـبة للسـفينة وتـم التسـليم لهـا باكتسـاب جنسـية معينـة، ولكـن الخـلاف ظـل بالنسـبة للطائـرة. فقيـل بـأن الطائـرة جـماد وليـس هنـاك ولاء أو تبعيـة بينهـا وبـين الدولـة لأن هـذا لا يكـون إلا بـين الأشـخاص والدولـة، والطائرة ليسـت شـخصا من أشـخاص القانـون ولكنهـا محـلا لـه، ولا تكتسـب الطائـرة - عـلى خـلاف السـفينة - شـخصية قانونيـة ولا فائـدة مـن منحهـا هـذه الشـخصية، ولا تعـدو الجنسـية بالنسـبة لهـا إلا أن تكـون تعبـيراً عـن أنـه قـد تـم تسـجيلها فى دولـة مـا، وقـال المعترضـون عـلى منـح الجنسـية للطائـرة أيضـاً أنـه لا يمكـن اعتبـار جنسـية الطائـرة جنسـية بالمعنـى الحقيقـى، بقـدر مـا هـى تعبـير «مختـصر» لحقـوق وواجبـات معينـة تتعلـق بالطائـرة ويتحملهـا ملاكهـا.

ومـع ذلـك، فالـرأى الغالـب يؤيـد فكـرة جنسـية الطائـرة قياسـاً عـلى فكـرة جنسـية السـفينة وارتـكازا عـلى ذات الإعتبـارات التـى أدت إلى التسـليم للسـفينة باكتسـاب الجنسـية, وقيـل أن ضرورة تأمـين الطـيران تسـتلزم رقابـة دائمـة لصلاحيـة الطائـرات، وتحديد المسـئولية، ومراقبـة الطائـرات التـى «تسـبح» فى الفضـاء الجـوى للعديـد مـن الـدول.

ومـن هنـا لا بـد أن تحمـل الطائـرة جنسـية دولـة معينـة ولـن تكـون الجنسـية

«إلا وسيلة فنية لإحكام الرقابة على الطائرة بتبعيتها لدولة معينة، حيث لا يكفى دور التسجيل فى هذا الشأن».

47- وقد أكدت معاهدة باريس 1919م فكرة منح الطائرة جنسية دولة معينة، كما أكدته أيضاً المادة 8 من مرسوم 1935 التى نصت على أن «كل طائرة مسجلة فى السجل المصرى تكون مصرية الجنسية، وتقرر المبدأ ذاته فى معاهدة شيكاغو (م 17).

وقد اتخذ المشرع المصرى والمشرع الدولى فى معاهدة شيكاغو، معيار جنسية دولة التسجيل كأساس لمنح الجنسية للطائرة، فنصت المادة 17 من المعاهدة على أن «تحمل الطائرات جنسية الدولة التى سجلت فى سجلاتها».

ونصت المادة 19 من المعاهدة، على أن يكون لكل دولة حرية وضع الشروط الموضوعية اللازم توافرها فى الطائرة لجواز تسجيلها فى السجل الوطنى أو نقل هذا التسجيل. كما نصت المادة 20 من المعاهدة على وجوب أن تحمل كل طائرة علامات جنسيتها وتسجيلها.

ويجب أن تكون العلامات بارزة وواضحة وأن تكون مكتوبة بالحروف مع أرقام التسجيل، وأن توضع علامات الجنسية فى أسفل الطائرة وعلى أعلى سطح من أجنحتها وعلى جانبيها وأن تتجه رؤوس الحروف نحو الحافة الأمامية للطائرة.

كما يلزم أن تقوم كل دولة متعاقدة بإخطار المنظمة الدولية للطيران المدنى «I.C.A.O» بعلامات الجنسية والتسجيل ليمكن إعلام الدول الأخرى بها (م 21 من المعاهدة - الملحق السابع م 3/2).

48- المبدأ أنه لا يجوز للطائرة أن تحمل أمثر من جنسية دولة واحدة، فلقد ذكرنا أنه لا يجوز أن يتعدد تسجيل الطائرة فى أكثر من دولة واحدة، ومع ذلك فإنه يجوز تغيير جنسية الطائرة وذلك يتغير أو نقل تسجيلها إلى

دولة أخرى "م 18 من المعاهدة".

والملاحظ أن قانون الطيران المدنى الجديد لسنة 1981م، لم يحدد - صراحة - معيار جنسية الطائرة، إلا أن الرأى الراجح يقرر أن مجمل أحكام هذا القانون تؤدى إلى تقرير أنه يأخذ بمعيار مكان التسجيل كأساس لجنسية الطائرة. وقد ذكرنا أن المادة 8 من مرسوم 1935 الملغى، قد قضت بمنح الجنسية المصرية لكل طائرة، مقيدة فى السجل المصرى، وأنه لكى تكتسب الطائرة الجنسية المصرية ولكى يجوز تسجيلها فى الإقليم المصرى لا بد أن تكون مملوكة بأكملها لمصريين أو لشركة مصرية على النحو الذى ذكرناه (راجع سابقاً بند 42).

49- آثار اكتساب الطائرة لجنسية دولة معينة:

تتشابه هذه الآثار فى مجملها مع آثار منح السفينة جنسية دولة ما، سواء من الناحية السياسية أو الإقتصادية أو القانونية.

1- من الناحية السياسية:

تتمتع الطائرة بحماية الدولة التابعة لها فى أوقات السلم والحرب، كما يكون للدولة تجنيد طائراتها، دون الطائرات الأجنبية، للإشتراك فى الأعمال الحربية.

أيضاً، فالطائرة التى لا تحمل جنسية دولة معينة تعامل معاملة سفن القراصنة[1]. ويكون لجنسية السفينة أهمية كبيرة فى تحديد الإتفاقيات الجوية ومعاهدات الطيران التى تخضع لها الطائرة.

2- من الناحية الإقتصادية:

تتمتع الطائرات الوطنية وحدها بميزات لا تتمتع بها الطائرات الأجنبية، كإمتياز احتكار النقل الداخلى، وحصولها على إعانات ومنح من

---

(1) ويمكن تسميتها «طائرة قراصنة».

دولة جنسيتها.

3- من الناحية القانونية:

لجنسية الطائرة أهمية كبيرة، إذ تتخذه كأساس لتحديد القانون الواجب التطبيق على الطائرة وما تم فيها من وقائع أو تصرفات أثناء طيرانهـا.

الفرع الثالث

فى القانون الواجب التطبيق على الجرائم والتصرفات التى تحدث على متن الطائرة

50- تمهيد:

أثارت مشكلة تحديد القانون الواجب التطبيق على ما يتم على الطائرة من جرائم ووقائع أو تصرفات قانونية، جدلاً لم يحظ بمثله مسألة أخرى فى القانون الجوى، فمثل هذه المشكلات يكتنفها التعقيدات نظراً لإرتباطها بالمصلحة الوطنية والإعتبارات الدولية.

ونظراً لأن الطائرة هى قاهرة المسافات، وأنها يمكن أن تصبح فى دولة وتمسى فى دولة أخرى، وتعبر المسافة بين الإثنتين عن طريق التحليق أو الهبوط فوق أو فى دولة أخرى أو أكثر، فإنه قد ثار التساؤل عن القانون الواجب التطبيق على ما يقع على متنها من جرائم أو تصرفات، وهل هو قانون جنسية الطائرة ؟ أم قانون الدولة التى كانت تحلق الطائرة فوقها ؟ أم قانون دولة الإقلاع ؟ أو دولة الهبوط ؟ أم قانون جنسية أطراف النزاع ؟ لقد اختلف الفقه والقضاء وسلطات الدول حول القانون الواجب تطبيقه فى مثل هذه الحالات، وتصاعد الخلاف، إلى أن أبرمت اتفاقية طوكيو 1963 بشأن بعض الجرائم التى ترتكب على الطائرة وحددت القانون الواجب التطبيق

عليها. ولكن معاهدة طوكيو لم تتطرق إلا للجرائم دون الوقائع أو التصرفات التى من المتصور حدوثها على متن الطائرة، حتى أن جانبا من الشراح ينظر إلى المعاهدة كقانون جوى جنائى.

51- موقف الفقـــه:

يرى بعض الفقه تطبيق قانون دولة السطح، أى قانون الدولة التى كانت تحلق الطائرة فوق إقليمها لحظة إبرام التصرف القانونى أو وقوع الجريمة، على أساس أن الفضاء الجوى الذى يعلو إقليم تلك الدولة يعتبر جزءاً منها، مثل المياه الإقليمية لها.

وقد أنتقد هذا الرأى، وذلك لصعوبة تشبيه الفضاء الجوى بالمياه الإقليمية لدولة معينة. أيضاً، فإنه بإستثناء الجرائم التى تمس بأمن دولة السطح (كعدم حيازة الطائرة لترخيص بالملاحة أو شهادة صلاحيتها للطيران)فإن دولة السطح قد لا يكون لها أى صلة أو مصلحة من إنعقاد الإختصاص لقانونها الوطنى. ويصعب أحيانا تحديد مكان وقوع الحادث خاصة إذا كان السفر ليلاً وعبرت الطائرة حدود أكثر من دولة، أو أن يقع الحادث أو التصرف أثناء التحليق فوق مياه أو أراضى لا تخضع لسيادة دولة معينة.

لذلك، إتجه رأى آخر إلى القول بتطبيق قانون الجنسية، وذلك قياساً على السفينة. وصادف هذا الرأى قبولاً واسعاً لدى الشراح، لتميزه بالسهولة والوضوح، وعلى أساس أن كل من الطائرة والسفينة أجزاء ممتدة لإقليم الدولة اللتان يتمتعان بجنسيتها، كما أن هذا المعيار يتفادى صعوبة البحث عن القانون الذى يطبق على الجرائم أو التصرفات التى تحدث أثناء الطيران على مياه وأراضى لا سيادة لدولة ما عليها (أعالى البحار).

إلا أن هذا الرأى قد أنتقد أيضاً، حيث من الصعب التسليم بأن الطائرة تعد جزءا من إقليم دولة العلم، فقد يكون الجانى والمجنى

عليه من جنسيات مختلفة عن جنسية الطائرة، كما يمكن أن تهد

الجريمة أمن دولة السطح فتكون الأفضلية لقانون دولة السطح وليس دولة علم السفينة.

ووفقاً لرأى ثالث، يكون من الأفضل تطبيق قانون دولة الهبوط، أى أول دولة تهبط فيها الطائرة بعد وقوع الحادث، وقد قال بعضهم أنه يجب تطبيق قانون دولة الإقلاع أو الرحيل، أى قانون الدولة التى أقلعت منها الطائرة قبل وقوع الجريمة مباشرة.

وقد أريد من هذا الرأى تجنب صعوبة تحديد مكان وقوع الحادث أثناء الطيران. ومع ذلك، فقد تعرض أيضاً للنقد، فقد لا توجد صلة أو مصلحة على الإطلاق لدولة الهبوط ودولة الإقلاع، فى تطبيق قانونها على الجرائم التى ترتكب قبل هبوط الطائرة فيها أو عند إقلاعها منها.

ومثال ذلك أن يقتل إيطالى راكباً انجليزياً على طائرة فرنسية أثناء تحليقها على اليونان ثم تهبط الطائرة بعد ذلك فى تركيا، فلا يكون هناك صلة بين القانون التركى وبين ما وقع على الطائرة، ولا مصلحة لتركيا فى انطباق قانونها على الجريمة. ونتيجة لكل ذلك، قال البعض[1] برأى توفيقى، مفاده أنه لا يجب إعطاء أحد القوانين التى يحتمل تطبيقها الغلبة على القوانين الأخرى فى كل الحالات، بل يجب أن يوضع فى الإعتبار ظروف كل حالة على حدة، فيفصل قانون دولة السطح إذا كانت الجريمة تمس أمنها الوطنى وتخالف قوانينها ولوائحها الملاحية، أو أن تقع الجريمة أثناء وقوف الطائرة فى مطار دولة السطح، أو أثناء العبور فوق إقليمها. فى حين تكون الأفضلية لقانون جنسية الطائرة «قانون العلم» إذا تعلق الأمر بجريمة إرتكبها رجال الطاقم، أو كان من شأن الفعل المساس بأمن ونظام الطائرة الداخلى، أو وقعت الجريمة والطائرة فوق المياه الدولية.

أما إذا تعلق الأمر بتصرف قانونى (كإبرام عقد بيع أو عمل.. الخ)

(1) الفقيه البلجيكى دى فيشر De Vissher وآخرون، أنظر د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم 75، وما قبله (رقم 72 - 74).

أو بواقعـة قانونيـة كـما فى حـالات الميـلاد والوفـاة، فيتـم الأخـذ بـذات المعايـير للاهتـداء للقانـون الواجـب التطبيـق.

52- موقـف اتفاقية طوكيو سـنة 1963م:

تتعلـق هـذه المعاهـدة بتحديـد القانـون الواجـب التطبيـق عـلى الجرائـم التـى تقـع عـلى مـتن الطائـرة، وقـد أبرمـت فى طوكيـو وتـم التوقيـع عليهـا فى 14 سـبتمبر 1963م، وقـد تـم تكريـس الفصـل الأول والثـانى مـن المعاهـدة لمعالجـة هـذا الموضـوع، أمـا الثالـث فيتعلق بتنظيـم سـلطات قائـد الطائـرة، والفصـل الرابـع للإسـتيلاء غـير القانـونى عـلى الطائـرة.

وقـد إشـتركت مـصر فى أعـمال مؤتمـر طوكيـو، ولم توقـع عليـه، إلا أنهـا صدقـت عـلى المعاهـدة فى 12 فبرايـر 1975م وسرى العمـل بهـا فى اليـوم التـالى مبـاشرة.

53- الجرائـم والأفعال التى تخضـع للمعاهدة:

وفقـاً للـمادة الأولى من المعاهـدة، تسرى أحكامها على نوعين من الأفعــال:

1- الأفعـال المعتـبرة جرائـم طبقـاً لأحـكام قوانـين العقوبـات لأى دولة متعاقـدة، حتى ولـو لم يكـن الفعـل «جريمـة» طبقـاً لقانـون وطنـى فى دولة أخرى.

2- الأفعـال الأخـرى التـى تعـد جرائـم أو لا تعـد كذلـك وفقاً لقوانـين العقوبـات، متى كان مـن شـأنها أن تهـدد فعـلاً، أو يمكـن تهـدد سـلامة الطائـرة أو الأشـخاص أو الأمـوال الموجـودة فيهـا أو تعـرض للخطـر أو تخـل بالنظـام عـلى الطائـرة، ولقائـد الطائـرة سـلطة تقديريـة لمـا يدخـل فى هـذه الأفعـال[1].

(1) ويلاحــظ أن المعاهــدة (م4/1) لا تــسرى عــلى الجرائــم أو الأفعــال التــى تحــدث عــلى =

وإسـتثناء مـن ذلـك، لا تـسرى المعاهـدة عـلى الجرائـم التـى يعاقـب عليهـا قانـون العقوبـات، ويكـون لهـا طابـع سـياسى أو تسـتند عـلى تفرقـة عنصريـة أو دينيـة، إلا إذا كانـت هـذه الجرائـم مندرجـة فى نفـس الوقـت تحت الأفعـال التـى ذكرتها الفقـرة الثانيـة من المادة الأولى (م2).

كـما لا تـسرى المعاهـدة إلا عـلى الطائـرات المدنيـة المسجلة فى الـدول المتعاقـدة دون الطائـرات العامة.

54- وتـسرى أحـكام المعاهـدة، عـلى الجرائـم والأفعـال التـى تقـع فى زمـن معـين، عـلى مـتن الطائـرة، أى إذا ارتكبـت والطائـرة فى حالـة طيــران «En vol»، ســواء أثنــاء تحليـق الطائـرة فـوق إقليـم دولـة معينـة، أو فـوق سـطح أعـالى البحـار، أو فـوق أى منطقـة أخـرى تقـع خـارج إقليـم أى دولـة (م2/10).

وتعتـبر الطائـرة فى حالـة طـيران، منـذ لحظـة تشـغيل قوتهـا المحركـة بقصـد الإقـلاع حتـى اللحظـة التـى يكتمـل فيهـا الهبـوط، وهكـذا فـلا تطبـق الإتفاقيـة إذا كانـت الطائـرة فى أرض المطـار، ولكنهـا تطبـق إذا هبطـت الطائـرة اضطراريـاً خـارج المطـار، إذ تعـد الطائـرة فى حالـة طيران.

أمـا قانـون الطـيران المـدنى لسـنة 1981م، فقـد اعتـبر الطائـرة فى حالـة طـيران "فى أى وقـت منـذ اللحظـة التـى يتـم فيهـا إغـلاق جميـع أبوابهـا الخارجيـة بعـد صعـود الـركاب حتى اللحظـة التـى يتـم فيهـا فتـح أى بـاب مـن هـذه الأبـواب مـن أجـل مغـادرة الـركاب لهـا. وفى حالـة الهبـوط الاضطـرارى يسـتمر اعتبـار الطائـرة فى حالـة طـيران حتـى تتـولى السـلطات المختصـة مسـئوليتها عـن الطائـرة ومـا عـلى متنهـا مـن أشـخاص وأمـوال" (م143).

= الطائرات المستعملة فى أغراض حربية، أو جمركية، أو شرطية.

55- المعيار المعتمد فى معاهدة طوكيو لتحديد القانون الواجب التطبيق:

أقرت المعاهدة معيار الجنسية «قانون علم الطائرة» لتحديد القانون الواجب التطبيق، فقضت المادة 1/3 بأن، تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائى فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التى ترتكب على متن الطائرة، ما لم تتخل دولة التسجيل بإرادتها عن هذا الإختصاص لإحدى الدول، أو أحال قانون دولة التسجيل إلى اختصاص دولة أخرى.

56- الحالات المستثناه (خمس حالات):

ومع ذلك، فقد تضمنت المعاهدة (م4) حالات استثنائية محددة، يكون لقانون دولة السطح أفضلية فى التطبيق على قانون دولة التسجيل، وهى:

1- إذا كان للجريمة أثر على إقليم هذه الدولة.

2- أن تكون الجريمة قد ارتكبت من أو ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص المقيمين فيها إقامة دائمة.

3- إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة.

4- إذا تضمنت الجريمة خرقاً لتشريعات الطيران، المعمول بها فى هذه الدولة.

5- إذا كانت مباشرة هذا الإختصاص ضرورة لتنفيذ تعهد من تعهدات الدولة، بموجب اتفاقية دولية متعددة الأطراف.

وفى تقديرنا، أن اتجاه الإتفاقية المذكورة جدير بالتأييد. ولنا عود إلى إتفاقية طوكيو، عند دراسة المسئولية القانونية لقائد الطائرة طبقاً للباب الثالث من معاهدة طوكيو 1963.

الفصل الثانى

الطاقم «Le Personnel Navigent»

57- تمهيـد:

يقصد بالطاقم، مجموعة الأشخاص الذين يوجدون على متن الطائرة باستمرار لمباشرة الأعمال التى تقتضيها الرحلة، سواء أكانت مهام فنية أو تقديم خدمات للركاب. ويتكون الطاقم من قائد الطائرة «الكومندان» والطيارين والفنيين كضباط اللاسلكى والمهندسين الجويين والميكانيكيين، ويدخل فى رجال الطاقم كل من المضيفين والممرضين الذين يقومون على خدمة الركاب خلال الرحلة.

ولكن الطاقم ليس وحده الذى يشارك فى مهام الملاحة الجوية، إنما يساعده مجموعة أشخاص على الأرض «الطاقم الأرضى» لا يمكن للملاحة الجوية أن تتم دون تدخلهم ويقومون بأعمال مختلفة. إلا أن دراستنا ستقتصر على القواعد والأحكام القانونية لرجال الطاقم العاملين على متن الطائرة، وعلى تحديد المركز القانونى الخاص لقائد الطائرة ن إذ لا يخفى أن نجاح الرحلة الجوية وسلامة الطائرة وأمنها هى ومن أو ما عليها، إنما يتوقف على حد كبير على ما يتوافر لرجال الطاقم من خبرة وعلم وكفاءة، وعلى ما يكون لقائدها من قدرة على قيادة الطائرة فنياً وعلى الحفاظ على الأمن والنظام داخلها، وكفالة احترام القانون داخل الطائرة باعتبارها مجتمعاً «سابحاً» فى الفضاء. ولذا، يعترف الجميع لهذا القائد بسلطات ووظائف لا تتوافر لغيره

مـن أفراد الطاقم.

وكقاعـدة عامـة فـإن رجـال الطاقـم يرتبطـون مـع مسـتخدميهم (مـن شركات أو مؤسسـات الطـيران) بعقـد عمـل، يخضـع لأحـكام القانـون الخـاص، وتنطبـق عليـه أحـكام قانـون العمـل، وقانـون التأمينـات الإجتماعيـة. ولكـن طبيعـة هـذه المهنـة قـد دفعـت الـدول إلى الإهتـمام بـه، وإلى وضـع قواعـد خاصـة بـه تتميـز بالشـدة التى يمكـن أن تبررهـا اعتبارات عديـدة أهمهـا اعتبـارات السـلامة Securité.

وتنقسـم دراسـتنا إلى فرعـين، الأول: فى الأحـكام القانونيـة لأفـراد الطاقـم، والثـانى: فى قائـد الطائرة.

الفرع الأول

الأحكام القانونية التى تحكم

أفراد الطاقم

58- أولاً: فى القانـون المصرى:

تفـرق المـادة الأولى مـن قانـون الطـيران المـدنى لسـنة 1981م، بـين مـن أسـمته «عضو هيئـة القيـادة» أى عضـو الطاقـم المكلـف بواجبـات أساسـية لتشـغيل الطائـرة أثنـاء فـترة الطـيران، وبـين مـن أسـمته «عضـو طاقـم الطائـرة» وهـو الشـخص الـذى يكلـف مـن قبـل المسـتغل بواجبـات عـلى طائـرات أثنـاء الطـيران.

ويجـب أن يكـون أعضـاء هيئـة قيـادة الطائـرة، حائزيـن على إجـازات سـارية المفعول صـادرة مـن دولـة التسـجيل أو معتمـدة منهـا، وأن يكونـوا بالعـدد والنوعيـة المقرريـن فى شـهادة الصلاحيـة ودليـل الطـيران (م 5/10 مـن القانـون المذكـور).

أما المادة 47 من ذات القانون، فتنص على أنه يشترط فيمن يعمل عضواً فى هيئة قيادة طائرة تعمل فى إقليم الجمهورية أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول طبقاً لقوانين وأنظمة دولة التسجيل.

وتقضى المادة 48، بأنه يشترط فيمن يعمل عضواً فى هيئة قيادة أية طائرة مسجلة فى مصر أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول صادرة عن سلطات الطيران المدنى أو معتمدة منها.

وتقوم سلطات الطيران المدنى، بإصدار واعتماد وتجديد إجازات الطيران والإجازات الفنية الأخرى، وفقاً لشروط صدر بها قرار من وزير الطيران المدنى.

ولا يتم إصدار الإجازات المذكورة إلا بعد تأكد السلطات المختصة من أن طالب الإجازة مؤهل من حيث الخبرة والمعرفة والمهارة والسن والمستوى الصحى، كما أن لهذه السلطات إجراء الإختبارات النظرية أو العملية التى تقررها، ولها أيضاً عدم إصدار أو اعتماد أو تجديد أو مد فترة أية إجازة، ولسلطات الطيران المدنى سحب الإجازة أو إيقافها أو إلغائها أو إلغاء اعتمادها إذا ما تبين لها أن طالبها أو حائزها انخفض مستواه من المستوى المطلوب أو خالف أى حكم من أحكام هذا القانون (م50 من القانون رقم 28 لسنة 1981م).

ويحظر على أى شخص أن يقود طائرة أو يعمل كأحد أفراد طاقمها، طالما كان تحت تأثير مسكر أو مخدر أو أية مادة أخرى تضعف من قدرته على ممارسة عمله على الوجه الأكمل (م7/46 من القانون المذكور).

كما لا يجوز لمستثمر الطائرة، أن يطلب من أى عضو فى الطاقم القيام بأعمال عضو آخر أو أكثر، أو أن يكلفه بعمل أو يحرمه من فترات الراحة، مما قد يعرضه للإجهاد أثناء الطيران، أو يهدد سلامة الطائرة وسلامته للخطر. ولسلطات الطيران المدنى، أن تقرر إضافة عضو أو أكثر إلى هيئة

قيـادة الطائـرة المقـررة فى شـهادة الصلاحيـة ودليـل الطـيران، إذا قـدرت لـزوم ذلـك لتأمـين الطـيران (المادتـان 83، 86ق).

ولسلطات الطيران المدنى أيضاً عدم الإعتراف، فيما يتعلق بالطيران فى مصر، بالشهادات والإجازات الممنوحة للرعايا المصريين من دولة أجنبية (المادتان 83، 86 ق).

وبالإضافة إلى هذه الأحكام المتناثرة فى قانون الطيران المدنى لسنة 1981، فإن القواعد التى تضمنتها معاهدة شيكاغو لسنة 1944 بشأن أفراد الطاقم، تعتبر جزءاً من التشريع المصرى الداخلى، حيث صدقت مصر على المعاهدة بقانون رقم 15 لسنة 1947م.

59- ثانياً: الأحكام الخاصة بالطاقم فى معاهدة شيكاغو 1944م:

استلزمت المادة 1/32-2 من المعاهدة، أن يكون لدى قائد الطائرة التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية وباقى أعضاء هيئة قيادتها، شهادة الأهلية والإجازات اللازمة صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائـرة.

ولكل دولة متعاقدة الحق فى أن تحتفظ بحقها فى عدم الاعتراف - فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمها - بالشهادات والإجازات الممنوحة لرعاياها من دولة متعاقدة أخرى. وقد أخذ هذا النص عن المادة 19 من معاهدة باريس سنة 1919م.

ونصت المادة 33 من معاهدة شيكاغو، على أن تعترف الدول المتعاقدة بصحة شهادات الأهلية والإجازات الممنوحة أو المعتمدة من الدول المتعاقدة المسجلة بها لطائرة. غير أن ذلك مشروط بأن تكون هذه الإجازات والشهادات معادلة أو أعلى من الحد الأدنى الذى يمكن أن تقرره المعاهدة من وقت لآخر للصلاحية ضمن طاقم الطائرة.

كما نصت المادة 37 من المعاهدة على أن تتعهد كل دولة متعاقدة

بتقديم معونتها، لبلوغ أقصى درجة علمية من التوحيد فى اللوائح والأوضاع القياسية والإجراءات، وطرق التنظيم فيما يتعلق بالطائرات وهيئة القيادة الجوية والخدمات المساعدة، وذلك فى جميع الأحوال التى يسهل فيها هذا التوحيد.

ولأجل ذلك، تقوم منظمة الطيران المدنى الدولى «الايكاو» من فترة لأخرى بتقرير الأوضاع القياسية والطرق والإجراءات التى توصى بها، بخصوص إصدار الإجازات لهيئة قيادة الطائرة والميكانيكيين العاملين عليها.

كما أوجبت المادة 38 من المعاهدة، على الدول التى يتعذر عليها أن تتبع الأوضاع القياسية المقررة، أو عدم استطاعتها تعديل لوائحها ونظمها الداخلية لتتفق مع الأوضاع القياسية والإجراءات الدولية، أن تبلغ فوراً منظمة «الإيكاو» بالفروق القائمة بين أوضاعها الوطنية والأوضاع القياسية الدولية.

وقد تضمن الملحق رقم 1 للإتفاقية، قواعد تفصيلية للأوضاع القياسية الموصى بإتباعها كحد أدنى يجب مراعاته فيما يتعلق بطاقم الطائرة وإجازاته.

60- وقد أخذ قانون الطيران المدنى الفرنسى لسنة 1967، بهذه الأحكام الواردة فى اتفاقية شيكاغو وملحقها الأول، وذلك فى المادتين 156، 157 من القانون المذكور.

ففى مصر كما هو فى فرنسا، أو غيرها من الدول لا يمكن أن يترك «الحبل على الغارب» لشركات الملاحة الجوية فى وضع الشروط الخاصة بتكوين الطاقم، ذلك أن تكوين طاقم كاف «من حيث العدد «وكفء» من الناحية العلمية والجسدية والخبرة» يعتبر شرطاً هاماً لصلاحية الطائرة للملاحة ولسلامة الرحلة الجوية عموماً.

ويمكـن القيـاس فى هـذا الشـأن عـلى مـا يقـال عنـد الحديـث عـن الـشروط الواجبة فى طاقـم السـفينة. ومـن اسـتطلاع الأحـكام السـابقة وأحـكام القانـون الفرنـسى المذكـور، يلاحـظ أن هنـاك شروط معينـة يجـب توافرهـا فى أعضـاء الطاقـم (أربعـة شروط):

1- أن يكونـوا مقيديـن فى سـجل خاص لدى سـلطات الطيران المدنى.

2- أن يكونـوا متمتعـين بجنسـية الدولة التـى تتبعها الطائرة.

3- أن يتوافـر لهـم شرط الكفـاءة والقـدرة العلميـة والفنيـة، اللازمـة لقيـادة الطائـرة وسـلامتها وأمنهـا.

4- أن يعمـل عـلى مـتن الطائـرة عـدد كاف مـن أفـراد الطاقـم، طبقـاً لمـا تحـدده اللوائـح والنظـم المعمـول بهـا فى الدولـة[1].

الفرع الثانى

قائـــد الطائـــرة

«Le Capitaine - Commandant de bord»

61- لـكى تتـم الرحلـة الجويـة، يجـب أن يقـوم مسـتغل الطائـرة بتعيـين قائـد للطائـرة يخضـع لسـلطته أفـراد الطاقـم. ويقصـد بقائـد الطائـرة "الطيـار المسـئول عـن قيـادة وسـلامة الطائـرة أثنـاء فـترة الطـيران (م21/1 مـن قانـون الطـيران المـدنى لسـنة 1981م - ملاحـق 2، 6 مـن معاهـدة شـيكاغو، م156 ق. الطـيران الفرنـسى لسـنة 1867م).

وفى حالــة وفــاة قائــد الطائــرة أو حــدوث مــا يمنعــه مــن مبــاشرة وظائفــه،

(1) أنظر Louis cartou المرجع السابق، 168.

فإنـه يحـل محلـه أحـد أفـراد الطاقـم وفقـاً للنظـام المقـرر فى قائمـة الطاقـم (وهـو مـن حيـث المبـدأ الطيـار الـذى يظهـر اسـمه فى القائمـة بعـد القائـد مبـاشرة).

62- ويتم تعيين قائد الطائرة "الكابتن" طبقاً للشروط التى يحددها القانون الوطنى فى الدولة، وقائد الطائرة يجب أن يكون طياراً، ويخضع فى مباشرة وظائفه لسلطتين: فيخضع لرب العمل «شركة أو مؤسسة الطيران» الذى يرتبط معه بعقد عمل، ويخضع لجهة الإدارة التى يلتزم بالإمتثال لأوامرها وتعليماتها، وخاصة عندما يكون المقصود منها سلامة وأمن الملاحة الجوية. هذه التبعية المزدوجة تفرض على الكومندان القيام بوظائف عديدة، وتعرضه للمسئولية الشخصية عن أخطائه أو رعونته التى لا تتفق وأصول الطيـــران.

والواقع أن الوظائف العديدة التى يباشرها كابتن الطائرة، قد أدت إلى تمتعه بسلطات كبيرة على الطائرة ومن عليها أو ما عليها، حتى ليجعلنا ذلك نسترجع المأثورة التى قيلت فى ربان السفينة «أنه السيد بعد الإله على السفينة» فهل يمكننا أن نقول أن «الكومندان هو السيد على الطائرة بعد الإله» لا نرى فى ذلك غضاضة، إذ يجب أن يحترم الجميع أوامره، ولا يعارضوه أو يعرقلوا عمله، وأن يساعدوه على تنفيذ ما يراه ملائماً لسلامة وأمن الرحلة.

وقد يعترض البعض على إطلاق هذه الصفة «السيد بعد الإله» على الكومندان بحجة قصر مدة الرحلة الجوية بالقياس للرحلات البحرية، ولكن هذا يؤكد أنه السيد، لأن عليه أن يفكر بسرعة ويتصرف بحذر وفطنة وذكاء إزاء المشاكل الطارئة خلال الرحلة وإلا فالنتائج جد خطيرة. ويميل فقه القانون الجوى إلى تشبيه المركز القانونى للكومندان بالمركز القانونى لربان السفينة، مع مراعاة «أن قصر الفترة الزمنية للرحلة الجوية، يفرق بين الاثنين

فى مدى سلطات كل منهما».

ونصت المادة 14 من قانون الطيران لسنة 1981م على أن «قائد الطائرة مسئول عن تشغيل الطائرة وسلامتها بمن عليها أثناء فترة الطيران وله سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها وعليه مراعاة تطبيق القواعد المعمول بها فى هذا الشأن».

وعالجت معاهدة شيكاغو سلطات قائد الطائرة فى الفصل الثالث (م5 وما بعدها)، وكذلك فعل قانون الطيران الجديد فى مواد عديدة[1]، كما أبرمت معاهدة طوكيو 1963م بشأن الجرائم والتصرفات التى تحدث على الطائرة وهى بالجو.

ونتعرض فيما يلى لوظائف قائد «كابتن» الطائرة ثم لمسئوليته.

أولاً: وظائف قائد الطائرة:

يمكن القول بوجود وظائف ثلاثة للكومندان: وظيفة تجارية، وظيفة فنية، ووظيفة أو «سلطة» إدارية.

63- الوظيفة التجارية[2]:

يقصد بهذه الوظيفة مشاركة الربان فى الإدارة التجارية للمشروع. وقد إنحصرت هذه الوظيفة الآن فى أشياء قليلة، ولم ينظم التشريع المصرى هذه الوظيفة، على خلاف قانون الطيران المدنى الفرنسى، الذى اعتبر الكومندان «أميناً للطائرة» Consignatire de l<appareil» ومسئولاً عن الشحن". ومعنى ذلك، أن قائد الطائرة مطالب قانوناً بأن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه، وأنه يحق له أن يطالبه بالأجرة، وأن يسلم الإيصالات.. الخ. والواقع أن هذه الوظائف لها فائدة عندما لا يكون هناك ممثلاً لشركة الملاحة فى أحد

---

(1) أنظر المواد 14، 39، 45، 91، 95، 96، 146، 147.

(2) Fonction Commerciale

المطارات المتوسطة.

وفى حالة عدم وجود تعليمات معينة فإنه يمكن للكومندان أن يقوم، بدون توكيل خاص، بمختلف التصرفات الإدارية والتجارية اللازمة لأداء مهمته، كالحصول على النفقات اللازمة للسماح للطائرة أن تواصل عملها فى أقرب وقت، وكإتخاذ الإجراءات اللازمة لسلامة المسافرين وإنقاذ الشحنة، وكذلك التعاقد مع أفراد إضافيين للطاقم، أو وقف بعض أفراد الطاقم عن العمل، واقتراض المبالغ اللازمة لتنفيذ هذه الإجراءات المختلفة (م161 من ق.ط الفرنسى).

ويعتبر الكومندان فى مباشرته لهذه الوظيفة نائباً قانونياً وليس مجرد تابع لمالك الطائرة، إلا أنه لا يجوز لقائد الطائرة أن يبيع أو أن يرهن الطائرة إلا بإذن خاص من مالكها.

64- الوظيفة الفنية[1]:

يمكن القول بأن هذه الوظيفة الفنية هى أهم وظائف الكومندان. وليس فى نيتنا الدراسة المتعمقة لهذه المهمة الفنية المكلف بها من قبل مستغل الطائرة، إنما سنعرض الخطوط العامة فقط.

ويلتزم الكومندان فى تنفيذ هذه المهمة بالتزامات ثلاث: (1) أن ينفذ المهمة التى حددها له المستغل (2) أن يلتزم بالقواعد والتعليمات التى تضعها السلطات المختصة بتأمين المرور الجوى (3) وأن يقوم عند الإقتضاء بتغليب سلامة الطائرة على أى اعتبار آخر.

ويقع على الكومندان عند الإستعداد للإقلاع، أن يشارك فى الإعداد للرحلة، وأن يقوم بالكشف على أجهزة الطائرة، والتأكد من سلامة الطائرة وكفاية الوقود، وإعداد خطة الطيران من حيث خط السير الجوى للرحلة، ومطار الإقلاع ومطار الوصول ومناطق التحليق والمطارات التى يهبط فيها،

(1) Fonction Technique.

والسرعــات المختلفة ومســتويات الإرتفاع، وعدد أعضاء الطاقم واســم مســتغل الطائرة، وأن يكــون عالماً بتوقعات الأرصــاد الجوية، وبحمولــة الطائرة.

ويلتـزم الكومنـدان، أيضـاً بإتبـاع الإجـراءات والإحتياطـات التـى تضمنتهـا قواعـد معاهـدة شـيكاغو والقوانـين الوطنيـة، وليـس لـه أن يغـير فى خطـة الطـيران إلا بعـد إذن السـلطات المختصـة بمراقبـة حركـة الملاحـة الجويـة (م29 مـن ق.ط.م الجديـد).

ويجـوز لقائـد الطائـرة أن يؤجـل أو يوقـف أو يلغـى الرحلـة قبـل الإقـلاع، إذا وجدت أسـباب تـبرر ذلـك، كعـدم صلاحيـة الطائـرة للرحلـة، أو لظـروف جوية اسـتثنائية.

وتضمـن قانـون الطـيران المـدنى الجديـد (م42) واجبـاً آخـر لقائـد الطائـرة قبـل بـدء الرحلـة. إذ يجـب عـلى قائـد الطائـرة العاملـة ضمـن حركـة المطـار أو فى جـواره، أن يتقيـد بالأنظمـة المتعلقـة باسـتعمال المطـار وقواعـد الحركـة الجويـة.

أمــا فى مرحلــة الطــيران، فعــلى قائــد الطائــرة أن يتبــع الأصــول الفنيــة والتعليــمات الدوليــة للطــيران، وأن يكــون عــلى صلــة دائمــة بــالأرض، وأن يتبــع خطــة الطــيران والتعليــمات الإلزاميــة الــواردة بملاحــق معاهــدة شــيكاغو (ملحق رقم 6).

ولا يجـوز لقائـد الطائـرة، أن يغـير مـن خـط سـير الطائـرة إلا بعـد الحصـول عـلى إذن السـلطات المختصـة، إلا أنـه يجـوز لـه أن يغـير مـن خـط السـير دون حصولـه على هـذا الإذن، وأن يطـرح جانبـاً قواعـد الملاحـة الجويـة والتعليـمات الصـادرة لـه مـن السـلطة الأرضيـة المختصـة وأن يلقـى بجـزء مـن الحمولـة، متـى قـدر أن كل ذلـك لازمـاً لحفـظ سـلامة الطائرة، كوجـود خلـل مفاجـئ أو تغـير فى الظـروف الجويـة (م41، 46 مـن القانـون المذكـور).

أما فى مرحلة هبوط الطائرة، فيجب على الكومندان أن يراعى الأصول الفنية من حيث السرعات ومستويات الإنخفاض، ون يتبع تعليمات برج المراقبة وإشارات وأنوار الملاحة الجوية بما يحقق هبوط الطائرة بسلام فى مطار الوصول.

وفور هبوط الطائرة، يجب على الكومندان أن يقدم إلى الجهات المختصة بالمطار تقريراً عن رحلته، يعلن فيه إتمام الرحلة وإنهاء خطة الطيران (الملحق الثانى من معاهدة شيكاغو).

65- الوظيفة الإدارية[1]:

وهذه الوظيفة الإدارية، عبارة عن مجموعة السلطات الممنوحة لقائد الطائرة قبل رجال الطاقم وركاب الطائرة، وذلك على أساس أن الكومندان هو المسئول الأول عن أمن وسلامة الطائرة ومن عليها (المادة 91 من القانون المذكور).

وإذا كان قائد الطائرة يمارس وظيفته الفنية بإعتباره فنياً يخضع لتعليمات المستغل وللقواعد والتعليمات الإدارية، فإنه فى نطاق الوظيفة الإدارية يكون مكلفاً شخصياً بالعمل أو المشاركة فى احترام قواعد الأمن والسلامة.

فبإعتباره رئيساً لأعضاء الطاقم، يكون له بهذه الصفة أن يصدر إليهم الأوامر، وعليهم أن يلتزموا بهذه الأوامر طوال مدة الرحلة حتى وصول الطائرة إلى مطار الوصول، بل وتستمر سلطته عليهم أثناء هبوط الطائرة فى محطة جوية أو فى مطار الوصول، متى كان فى حاجة إلى خدماتهم.

أما فى علاقته بالركاب، فبالرغم من أن قائد الطائرة ليس رئيساً لهم[2]، إلا أن له عليهم سلطات عديدة، فله أن يأمر بإنزال أى شخص من

---

(1) Fonction adminstrative.

(2) ولا تربطه بهم علاقة تعاقدية.

الركاب أو رجال الطاقم، يكون خطراً على سلامة الطائرة، أو الحالة الصحية فيها، أو النظام على متن الطائرة. وله أثناء الرحلة كما ذكرنا، أن يلقى بجزء من الشحنة أو البضاعة أو الوقود، إذا قدر ضرورة ذلك لسلامة الطائرة. على أنه يجب عليه، بقدر الإمكان أن يبدأ بإلقاء الأشياء ضعيفة القيمة (المادتان 124، 125 من القانون الجديد).

ويلاحظ أن، مباشرة قائد الطائرة لهذه الوظيفة المتعلقة بالسلامة، يعتبر التزاماً عليه وليس مجرد رخصة له. فعليه أن يتعاون مع الإدارة المختصة بإجراء التحريات عن الحوادث، والأعمال التى يمكن أن تحدث نتائج جسيمة، وأن يقدم لها التقارير اللازمة فى هذا الشأن.

بيد أن سلطة الكومندان على الطاقم وعلى الركاب والبضائع، هى سلطة محدودة من حيث زمانها ومكانها، فالهدف منها هو حفظ النظام على متن الطائرة أثناء الطيران. ولهذا، فليس له أن يرفض دخول شخص ما للطائرة لمجرد أن هذا الشخص مريض[1]، أو لأن شكل شخص ما يدل على أنه له طبيعة تعرض النظام، والسلامة، والصحة على متن الطائرة للخطر، ما لم يثبت فعلاً صدق ما يدعيه.

وقد منحت معاهدة طوكيو 1963 السالفة الذكر، لقائد الطائرة الذى يعتقد بطريقة يقينية أن راكباً قد ارتكب أو شرع فى ارتكاب جريمة أو مخالفة تعرض أمن الطائرة وسلامتها للخطر أو أمن وسلامة المسافرين أو البضاعة، سلطة اتخاذ الإجراءات الضرورية والمناسبة لضمان سلامة الطائرة وإعادة النظام فيها، بما فى ذلك إجراءات القسر الضرورية (م6).

ولقائد الطائرة التحفظ على المتهم لتسليمه إلى السلطات المختصة، أو لإنزاله من الطائرة مقيداً بالسلاسل أو بالحبال، أو أن يتخذ ضده إجراء أخر كإعطائه عقاراً مخدراً. ولقائد الطائرة أن يأمر بعض رجال الطاقم

(1) ما لم يكن مريضاً بمرض معد أو خطير، كإنفلونزا الخنازير، أو الإيدز... الخ.

بمساعدته، أو أن يلتمس المساعدة ممن يتطوع بها من الركاب. ومن سلطة الكومندان كذلك أن ينزل هذا الراكب الخطر فى أول محطة جوية فى رحلته، ويلتزم بتقديم تقرير للسلطات المختصة يبين فيه الجرائم أو المخالفات التى ارتكبها الراكب (م8 من المعاهدة - المادتان 146، 147 من قانون الطيران لسنة 1981).

ويلاحظ أن مثل هذه الإجراءات التى يتخذها قائد الطائرة قبل الركاب المخالفين، إنما هى إجراءات تحفظية وقتيه، تنتهى هى وسلطته عليهم، فور إنتهاء الرحلة وهبوط الطائرة فى أرض المطار، وتسليم الركاب إلى السلطات المحلية.

66- مسئولية قائد الطائرة:

رأينا كيف يجمع قائد الطائرة، أثناء قيامه بوظائفه، بين صفتين، فيبدو أحياناً بصفة التابع للمستغل الذى يمثله، ويظهر أحياناً بصفة الشخص المستقل المتمتع بسلطة التصرف واتخاذ القرارات، فى إطار تعليمات المستغل وجهات الإدارة القائمة على حركة الملاحة الجوية. ونتيجة لهذه الصفة المزدوجة، تسأل شركة الطيران (رب العمل) مسئولية مدنية من أفعال وتصرفات الكومندان. وتفرض هذه المسئولية المدنية على المستغل أن يقوم بتعويض الأضرار الحاصلة، وحتى مع انتفاء الخطأ من جانب الكومندان فى بعض الأحيان «Parfois sane faute» وقد تكون مسئوليته المستغل مسئولية إدارية أيضاً، ويخضع فيها المستغل لإجراءات إدارية توقعها عليه سلطات الإدارة المختصة.

ومن جهة أخرى، يسأل قائد الطائرة مسئولية شخصية تجاه المضرور أو ورثته، كما يكون مسئولاً قبل مستغل الطائرة. فعندما يقوم هذا الأخير بتعويض الضحايا أو أسرهم عن الأضرار التى تسببت بخطأ من تابعيه "الكومندان" يكون لهذا المستغل الرجوع عليه بقيمة التعويضات المدفوعة للغير، والواقع أن مثل هذه المسئولية المدنية للكومندان قبل الناقل الجوى تعد

غالبـاً أمراً نظريـاً بحتاً فى الواقع.

كـما يسـأل قائـد الطائـرة مسـئولية تأديبيـة، إذا ارتكـب أفعـالاً تخالـف القانـون أو النظـام، شـأنه فى ذلـك شـأن أى فـرد مـن أفراد الطاقـم، فيمكـن تقديمـه لمجلس تأديبـى ليوقع عليـه الجـزاء المناسـب (م177 ومـا بعدهـا مـن قانـون الطـيران المـدنى الفرنـسى).

أخـيراً، يسـأل قائـد الطائـرة مسـئولية جنائيـة عـن الجرائـم التـى يرتكبهـا بالمخالفـة لقانـون العقوبـات، كالجـرح، أو القتـل العمـد أو الخطـأ.. الـخ، أو الـضرب أو السـب أو القـذف... الـخ.

والملاحـظ أن، بعـض هـذه الجرائـم قـد أصبحـت نظريـة فى المشروعـات الكبـيرة، وإن كان مـن الممكـن وقوعهـا داخـل المشروعـات الأقـل تنظيـماً. وتتعلـق فى الغالـب بعـدم كفـاءة رجـال الطاقـم وقائـد الطائـرة، كعـدم حصولهـم عـلى الشـهادات والإجـازات المطلوبـة، أو بوقـوع مخالفـات للقواعـد المتعلقـة بالصلاحيـة للملاحـة أو بتشـغيل الأجهـزة والملحقـات. ويعاقـب عـلى مثـل هـذه الجرائـم عـادة بالغرامـة أو بالحبـس. ويمكـن كذلك توقيـع جزاءات إضافيـة كمنـع قائـد الطائـرة مـن ممارسـة القيـادة لفـترة مؤقتـة، وإلزامـه بإيـداع شـهاداته بقلـم كتـاب المحكمـة التـى تنظـر القضيـة، أو محكمـة محـل إقامـة قائـد الطائـرة المحكـوم عليـه (المـواد مـن 45-53 مـن القانـون الفرنـسى المشـار إليـه).

القسم الثانى

القانون الجوى الخاص

67- تمهيد وتقسيم:

يعتبر استغلال الطائرة وما يترتب عليه من علاقات قانونية، هو محور أحكام القانون الجوى الخاص.

وتتجسد هذه العلاقات الناشئة عن استغلال الطائرة فى فكرة المسئولية المدنية أمام الغير عن الأضرار التى تحدثها الطائرة على السطح، وعقد النقل الجوى للأشخاص والبضاعة ومسئولية الناقل الجوى، وعقد إيجار الطائرة.

وندرس فيما يلى مسئولية مستغل الطائرة أمام الغير عن الأضرار التى تسببها الطائرة على السطح (باب أول). أما عقد النقل الجوى الدولى والداخلى للأشخاص والبضائع فندرسه فى الجزء الثانى من هذا المؤلف. كما ندرس النظام القانونى لتأجير الطائرة (فى الجزء الثالث من هذا المؤلف).

الباب الأول

المسئولية المدنية للمستغل أمام الغير عن الأضرار التى تسببها الطائرة على السطح

68- تمهيـد:

رغـم المزايـا المتناهيـة للطائـرة كوسـيلة للنقـل الجـوى للأشـخاص والبضائـع، وأنهـا تسـتطيع قهـر الحـدود والمسـافات بـين الـدول والقـارات فى زمن قيـاسى، وأن أغلبيـة الطائرات الحديثـة تحتـوى عـلى وسـائل كثيرة للراحـة والتسـلية. إلا أن ذلـك لا يخفـى مـا لإسـتعمال الطائـرة مـن مخاطـر عـلى مـا عليهـا ومـن عليهـا، بـل إن الطائـرة ذاتهـا كآلـة ميكانيكيـة سـابحة فى الفضـاء، تعتـبر مصـدر خطـير لغيرهـا مـن الطائـرات، وإن كان من النـادر أن يحدث تصـادم بـين طائـر تينفـى الجـو.

وتتسـع دائـرة الأضرار التـى تحدثهـا الطائـرات حتـى لتصيـب ما على سـطح الأرض من بنـى آدم، أو ممتلكاتهـم أو أموالهـم، سـواء بسـبب تحليـق الطائـرات على ارتفـاع منخفض، أو بسـبب سـقوط الطائـرة منفجـرة أومحترقـة[1]، أو بسـبب سـقوط شـخص أو جـزء منهـا، فينشـأ عـن ذلـك حرائـق لمنـازل أو هـلاك لشـخص أو أكـثر أو لمـزارع أو سـيارات.. الـخ. وقـد رأيـت بعينـى رأسى حادثـة مـن هـذا القبيل.

---

(1) سواء أكانت طائرة مدنية أو عسكرية.

ويلتـزم مسـتغل الطائـرة بتعويـض الأضرار التـى تلحـق لهـؤلاء الاغيـار عـلى سـطح البسـيطة، فهـو مسـئول مدنيـا أمـام الغـير المـضرور بسـبب حـوادث الطـيران عـلى السـطح، وهـذه المسـئولية مغايـرة تمامـا لمسـئولية الناقـل الجـوى، إذ أن مسـئولية هذا الأخـير مصدرها العقـد.

والأضرار التـى يمكـن أن تحدثهـا الطائـرة عـلى السـطح نوعـان: أضرار بسـبب التحليـق وأضرار بسـبب الحـوادث «أضرار مبـاشرة»، وسـندرس فى هـذا البـاب مسـئولية مسـتغل الطائـرة عـن هذيـن النوعـين مـن الأضرار.

69- تعريف المسـتغل:

وفقـا للـمادة 128 مـن قانـون الطـيران المـدنى لسـنة 1981م، مسـتغل الطائـرة أو مسـتثمرها هـو «المالـك أو المسـتأجر المسجلة بإسـمه الطائـرة». فكلمـة المسـتغل تتضمـن فى الغالـب معنـى الإسـتثمار. ولذلـك، فالراجـح فقهـاً وقضـاء أن المسـتغل هـو الشـخص «الـذى يغتنـم مـن الطائـرة ويسـتخدمها استـهدافا لربـح مـادى» سـواء أكان مالـكا أو مسـتأجرا لهـا، وهـذا هـو مـا أخـذ بـه المـشرع المـصرى فى نـص المـادة 128 المذكـورة.

وطبقـاً لهـذا النـص يكـون المسـتثمر «مالـك الطائـرة أو مسـتأجرها» مشـمولاً بهـذه الصفـة إلا إذا أثبـت خـلال إجـراءات تحديـد المسـئولية أن شـخصا غـيره هـو المسـتثمر».

ويـرى بعـض الفقـه أن مسـتغل الطائـرة هـو مـن لـه حـق التوجيـه والرقابـة عليهـا، فهـو الحـارس القانـونى لهـا، وتنعقـد مسـئوليته عـلى هـذا الأسـاس. وقـد أنتقـد هـذا الـرأى عـلى أسـاس أن فكـرة الحراسـة فكـرة قانونيـة، فى حـين أن فكـرة الإسـتغلال فكـرة ماليـة فى الغالـب، ولكـن هـذا لا يحجـب أهميـة القـول بـأن المسـتغل حارس قانـونى له سـلطة الإشراف والرقابــة.

الفصل الأول

المسئولية عن أضرار التحليق
والأضرار المباشرة

أولا: أضرار التحليـق:

70- تعريــف:

يقصد بـأضرار التحليـق، تلـك الأضرار التـى تحـدث رغـم عـدم وجـود صلـة ماديـة مباشرة بينهـا وبـين الطائـرة، وتلحـق هـذه الأضرار بالشـخص أو بالمـال المـضرور كأثـر لما تحدثـه الطائـرة مـن ضجيـج أو إزعـاج أو اهتـزاز عنـد الإقـلاع، أو التحليق أو الهبـوط. هكذا، يفـترض أن هـذه الأضرار تحـدث حـال كـون الطائـرة فى حالـة حركة. وهنـاك تفرقـة - فى الفقه والقضـاء - بـين نوعـين مـن هـذه الأضرار: أضرار نتيجـة التحليـق فـوق المناطـق المجـاورة أو المحيطـة بالمطـارات، وأضرار بسـبب التحليـق فـوق المناطـق البعيـدة عـن المطـارات.

71-1- أضرار التحليـق عـلى المناطـق المجاورة أو المحيطة بالمطــارات:

ليـس هنـاك خـلاف يذكـر حـول تقريـر مسـئولية مسـتغل الطائـرة والمطـارات، عـن الأضرار التـى تحدثهـا الطائـرة بسـبب تحليقهـا المنخفـض، أثنـاء الإقـلاع أو الهبـوط، فـوق المناطـق المجـاورة أو المحيطـة بالمطـارات.

ومــع ذلــك، فقــد نشــب خــلاف حــول أســاس هــذه المســئولية عــن الأضرار

للممتلكات الخاصة القريبة للمطارات.

وقد ذهب رأى إلى أن أساس المسئولية فى هذه الحالة هو الإخلال بحقوق الجوار. وتقوم تفرقة بين الأضرار العادية للجوار وهذه يعفى منها المستغل، إلا أنه يسأل عن الأضرار غير العادية للجوار، وقال آخرون، أن أساس المسئولية هو التعسف فى استعمال الحق، فإذا كان استعمال الحق فى الطيران غير مخالف لم يكن هناك سبيل للتعويض، وقيل أيضا بفكرة المخاطر وتحمل التبعة (المسئولية المطلقة).

ويتجه القضاء الفرنسى ومعه بعض الفقه، فى غالبية الأحيان إلى الاستناد إلى قواعد المسئولية التقصيرية، أى فكرة الخطأ التقصيرى الواجب الإثبات بواسطة المضرور، ويتحقق هذا الخطأ عندما يثبت أن هناك خروج على القواعد والأصول الواجبة للتحليق، وبذلك يستحق التعويض للمضرور، فإذا لم يكن هناك خروج عن المألوف فى شئون التحليق، فإن الأضرار التى تحدث تكون من النوع المألوف الذى لا يلزم المستغل بتعويضه، ولقاضى الموضوع سلطة تقدير ذلك فى ضوء الظروف التى وقعت فيها الأضرار، ويستأنس القاضى فى هذه الحالات برأى الخبراء.

أما المادة 1/127 من قانون الطيران المدنى لسنة 1981م فنصت على أن «لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق فى التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة فى حالة طيران أو من شخص أو من شيء سقط منها». وهكذا تبنى المشرع المصرى فكرة المسئولية الموضوعية المطلقة للمستغل، عن الأضرار التى تحدثها الطائرة للغير على السطح، ولا يعفى المستغل من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن هذه الأضرار لم تحدثها الطائرة، وإنما حدثت بفعل السبب الأجنبى، أو القوة القاهرة أو فعل المضرورة نفسه. وهذا هو موقف غالبية التشريعات الأجنبية كالتشريع الفرنسى، والانجليزى والأمريكى، والألمانى، والإيطالى، والإسكندنافى،.... الخ، وهو ما نؤيده.

كما تقضى المادة 22 من ق رقم 28 لسنة 1981م، بأن تنشأ حقوق

ارتفـاق خاصـة تسـمى حقـوق ارتفـاق جويـة لتأمـين سـلامة الملاحـة الجويـة وتشـمل عـلى الأخـص إزالـة أو منـع أو إقامـة أيـة مبـان أو إنشـاءات أو أغـراس أو أسـلاك أو أيـة عقبـة مهما كان نوعهـا أو تحديـد ارتفاعهـا، وذلـك فى المناطـق المجـاورة للمطـارات ومنشـآت الأجهـزة الملاحيـة.

ويدخـل فى اختصـاص وزيـر الطـيران تحديـد نطـاق ومـدى حقـوق الإرتفـاق الجويـة ومناطقهـا بشـكل يؤمـن الأشـخاص والأمـوال ويحافـظ عـلى سـلامة الملاحـة الجويـة (م 23). ويترتـب عـلى فـرض حقـوق الإرتفـاق الجويـة، اسـتحقاق تعويـض عادل وفقـا للأحـكام العامة فى القانــون (م 26).

72-2- أضرار التحليـق عـلى المناطـق البعيدة عن المطارات:

حـاول البعـض أن يعطـى لمالـكى العقـارات الحـق فى منـع الطائـرات مـن التحليق فوق ملكياتهـم الخاصـة، اسـتنادا إلى أن المالـك لـلأرض يملـك مـا يعلوهـا ومـا تحتها، إلا أن المسـتقر هـو أن ملكيـة العلـو تقتـصر عـلى الإرتفـاع الـذى يمكـن المالـك مـن إقامـة البنـاء أو مبـاشرة الغــراس.

أى أنـه يجـب إعطـاء الطائـرات حـق التحليـق فـوق ممتلـكات الأفراد، متـى كان ذلك لا يمنعهـم أو يعطـل اسـتعمال حقـوق الملكيـة الخاصـة (م 19 مـن قانـون الملاحـة الجويـة فى فرنسا سـنة 1924).

فملكيـة الأرض إذ تشـمل، مـا فوقهـا ومـا تحتهـا، إنمـا تكون إلى الحـد المفيـد فى التمتع بهـا علـوا أو عنقـا (م 803 مدنى).

وذهـب الـرأى الغالـب، إلى أنـه لا يلـزم التعويـض عـن أضرار التحليـق عـلى المناطـق البعيـدة عـن المطـارات، وأن هـذه الأضرار قـد باتـت مـن الأضرار المألوفـة، حتـى لتأخـذ صفة «ارتفاقـات الحيـاة العصريـة» فليسـت الطائـرة وحدهـا هـى التـى تحدث الأضرار، بـل تحدث هـذه أيضـا بسـبب وسـائل أخـرى للمواصلات.

بيـــد أن الراجـــح أيضـــا - فى رأينـــا - هـــو التـــزام المســـتغل بتعويـــض أضرار التحليـــق بعيـــدا عـــن المطـــارات، إذا كان التحليـــق مخالفـــا للإرتفاعـــات والمســـتويات

المقـررة فى قواعـد وأصـول الطيران (انظر المادتين 30، 31 من قانون 28 لسـنة 1981).

73- ثانيـاً: الأضرار المباشرة:

يقصـد بهـذه الأضرار، تلـك التـى تلحق بالأشـخاص أو بالأمـوال الموجودة على السـطح، بسـبب سـقوط الطائـرة أو سـقوط أجـزاء أو أشـياء أو أجسـام تقـع أو تلقـى منهـا، أو سـقوط شـخص منهـا، أو الأضرار التـى تنتـج عـن التحليـق المنخفـض الـذى يـؤدى إلى قتـل أحـد الآدميـين[1]، أو الأضرار الناجمـة عـن هبـوط الطائـرة اضطراريـا خـارج المطـار.

وليـس هنـاك خـلاف، حـول مسـئولية المسـتغل أو مالـك الطائـرة عـن تعويـض الـضرر فى هـذه الحـالات، كسـقوط الطائـرة محترقـة عـلى أحـد المنـازل أو عـلى مزرعـة أو طريـق مما نجـم عنـه قتـل أحـد الأشـخاص أو احـتراق المنـزل أو تلـف المزرعـة أو احـتراق سـيارة.. الخ.

واتجـه الـرأى إلى تأسـيس مسـئولية المسـتغل، عـلى أسـاس فكـرة الخطـأ المفـترض (م178 مـدنى)، واعتبـاره فى مركـز حـارس الآلات الميكانيكيـة أو الأشـياء التـى تتطلب حراسـتها عنايـة خاصـة، ولا يكـون أمـام المسـتغل لـكى يعفـى مـن المسـئولية عـن الـضرر إلا أن يقـوض رابطـة السـببية بـين الـضرر وبـين نشـاط الطائـرة، وذلـك بإثبـات السـبب الأجنبـى، أو القـوة القاهـرة، أو خطـأ المـضرور. أى أن مسـئولية المسـتغل هـى مسـئولية شـخصية، أساسـها الخطـأ المفـترض، وليسـت مسـئولية ماديـة أو موضوعيـة، عـلى خـلاف فى الـرأى.

إلا أن قانـون 28 لسـنة 1981، قـد قنـن غالبيـة أحـكام اتفاقية رومـا سـنة 1952 بشـأن المسـئولية عـن الأضرار التـى تسـببها الطائـرة للأغيار على السـطح.

وبذلــك تطبــق هــذه المعاهــدة عــلى جميــع الأضرار التــى تحدثهــا الطائــرات

---

(1) أو الحيوانــات.

الأجنبيـة فى مـصر، وسـواء أكانـت هـذه الطائـرات تابعـة لدولة منضمـة إلى الإتفاقيـة أم كانت مسـجلة فى دولـة ليسـت طرفـا فى الإتفاقيـة. فـإذا لم يكـن هنـاك طـرف أجنبـى فى النـزاع فإنـه تطبـق أحـكام القانـون الوطنى.

الفصل الثانى

اتفاقية روما سنة 1952 بشأن المسئولية عن الأضرار التى تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض

74- تمهـيد:

وقعت اتفاقية روما الأولى سنة 1933 بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار التى تصيب الغير على سطح الأرض، وكان لجهود اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين دورا هاما، حيث قدمت اللجنة المشروعين اللذين قامت عليهما الإتفاقية.

إلا أن، هذه الإتفاقية منيت بالفشل لعدم كفاية الضمانات التى يجب على المستغل أن يقدمها لتأمين حقوق الغير المضرور على سطح الأرض، ولم يصدق على الإتفاقية سوى اسبانيا ورومانيا وبلجيكا. ثم أبرمت بعد ذلك اتفاقية روما الثانية المتعلقة بذات الموضوع، وقامت المنظمة الدولية للطيران المدنى «الإيكاو» بجهد بارز حيث عرضت مشروع الإتفاقية - الذى وضعته اللجنة القانونية للجمعية العمومية لهذه المنظمة - على المؤتمر الأول للقانون الدولى الجوى الخاص المنعقد، بمدينة روما، وتم التوقيع على الإتفاقية فى 7 أكتوبر 1952م بذات المدينة. وقد انضمت مصر إلى هذه الإتفاقية وصادقت عليها بقانون رقم 396 لسنة 1953م، وأصبحت واجبة النفاذ فى فبراير 1958م.

ومع أن الإتفاقية تعالج موضوعا هاما، واستهدفت وضع قواعد موضوعية موحدة تكفل ضمان تعويض عادل للمضرور على السطح، والعمل على خلق نوع من التوازن بين مصالح المضرورين، ومصالح شركات ومؤسسات الطيران، وذلك بوضع حدا أقصى للتعويض الذى قد يقضى به عليهم، وذلك حتى لا يتأثر النشاط والتقدم فى مجال النقل الجوى، إلا أن الإتفاقية لم تحظ بإجماع دولى حولها. ولم ينضم إليها حتى أول 1969م إلا عشرين دولة ليس من بينها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وفرنسا، وهى من الدول الكبرى فى مجال الطيران التجارى. وهناك مقترحات - من جانب الإيكاو - بشأن وضع اتفاقية واحدة بشأن المسئولية عن أضرار السطح الناشئة عن الطائرات ومركبات الفضاء، وتعديل مبلغ التعويض.

74- مكرر: نتناول الآن أحكام الإتفاقية، فندرس تباعا: نطاق سريان اتفاقية روما سنة 1952، وأساس المسئولية فى الإتفاقية وشروط انعقادها، وتحديد الشخص المسئول، ووسائل دفع المسئولية، وتحديد المسئولية، وضمانات المسئولية، ودعوى المسئولية، من حيث بيان المحكمة المختصة، ومواعيد رفع الدعوى، وتنفيذ الأحكام، وتقادم دعوى المسئولية.

75-1- نطاق سريان اتفاقية روما 1952م:

يظهر من نصوص الإتفاقية (المادتان 1، 23) أنه يلزم لتطبيقها توافر الشروط الآتية (خمسة شروط):

1- أن يلحق الضرر بأموال أو أشخاص الغير على السطح، فإذا لحق الضرر ركاب أو أموال تحملهم الطائرة فى الجو، كما فى حالة التصادم الجوى، فلا تنطبق الإتفاقية[1].

2- أن تكون الطائرة فى حالة طيران، وتعتبر الطائرة فى حالة طيران منذ اللحظة التى تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة

(1) د. محمود مختار بربرى، قانون الطيران وقت السلم، 1977، 1978، بند 254.

عــن ســطح الأرض حتــى اللحظــة التــى تكتمــل فيهــا هبــوط الطائــرة ثانيــة، أمــا إذا كانــت الطائــرة أخــف مــن الهــواء «الأيروســتات» فإنهــا تعــد فى حالــة طـيران فى الفـترة مابــين لحظــة انفصالهــا عــن ســطح الأرض واتصالهــا بهــا ثانيــة (المــادة 2/1 مــن الإتفاقيــة).

3- أن يكـون الـضرر نتيجـة مباشرة لحـادث، فـلا محـل للتعويـض عـن الأضرار غـير المبـاشرة، «أضرار التحليـق»، متـى كانـت الطائـرة قـد التزمـت فى طيرانهـا قواعـد المـرور الجـوى واجبـة التطبيـق (م 1/1)، وقـد أشرنـا إلا أنـه يمكـن التعويـض عـن هـذه الأضرار الأخـيرة وفقـاً لأحـكام القانـون الداخـلى (انظـر المـادة 1/127 مـن قانـون الطـيران المـدنى سـنة 1981).

4- ألا يكـون هنـاك علاقـة تعاقديـة بـين المـضرور وبـين المسـتغل، فوجـود تنظيـم اتفاقـى للمسـئولية، يـبرر اسـتبعاد الإتفاقيـة، أى يـؤدى إلى تغليـب المسـئولية العقديـة عـلى المسـئولية الموضوعيـة التـى تبنتهـا المعاهـدة (م 25)، كـما هـو الحـال بالنسـبة للمسـافرين وفقـا لعقـد نقـل جـوى، أو تابعـى المسـتغل المرتبطـين معـه بعقـد عمـل.

5- أن تقـع الأضرار فى إقليـم دولـة متعاقـدة وتكـون ناجمـة عـن طائـرة مسـجلة فى دولـة متعاقـدة أخـرى. لذلـك، لا تـسرى الإتفاقيـة إذا وقعـت الأضرار بالغـير فى إقليـم دولـة متعاقـدة بواسـطة طائـرة تحمـل جنسـية الدولـة نفسـها، بـل يطبـق هنـا القانـون الوطنـى، كـما يطبـق هـذا القانـون إذا كانـت الطائـرة الأجنبيـة لا تحمـل جنسـية دولـة متعاقـدة[1].

كــما لا تنطبــق المعاهــدة إذا كان الــضرر قــد حــدث مــن طائــرة حربيــة أو

(1) الأصل فى تطبيق الإتفاقية هو مكان الضرر وجنسية الطائرة، لذلك تطبق الإتفاقية على الضرر الذى يحدث فى مصر من طائرات تابعة لدولة متعاقدة، ولو كان المضرور يحمل جنسية دولة غير متعاقدة.

جمركيـة أو شرطيـة ولكنهـا تنطبق على الطائـرات الأخرى للدولة.

76-2- أسـاس المسئولية:

ثـار التسـاؤل حـول مـا إذا كان مـن الممكـن، فى العلاقـة بـين المسـتغل والمـضرور مـن الطائـرة عـلى سـطح الأرض، تطبيـق قواعـد المسـئولية التقصيريـة، تلـك التـى تقوم على أسـاس الخطـأ الواجـب إثباتـه بواسـطة المـضرور فضـلا عـن إثبـات الـضرر وعلاقـة السـببية ؟

أجمـع الـرأى عـلى عـدم تطبيـق مثـل هـذه المبـادئ فى هـذه الحالـة، لأنهـا تـؤدى إلى تكليـف المـضرور بمـا لا يسـتطيع، إذ لـن يسـتطيع الشـخص الـذى دهمتـه الطائـرة أو أتـت عـلى أموالـه، بينـما هـو يبـاشر حياتـه العاديـة فى منزلـه أو مكتبـه أو مزرعتـه، أن يقـوم بإثبـات خطـأ مسـتغل الطائـرة. إن تكليفـه بذلـك يعتـبر مـن قبيـل التكليـف بالمسـتحيل، ولـن يسـتطيع إثبـات علاقـة السـببية بـين خطـأ المسـتغل والـضرر الحادث، وسـيؤدى ذلـك عملا إلى إفـلات المسـتغل دائمـا مـن المسـئولية، مـما يتنـافى مـع أبسـط مبـادئ العدالـة والمنطـق.

وتنبـه لذلـك واضعـو اتفاقيـة روما، وأخـذت الإتفاقيـة بفكـرة تحمل المخاطر، كأسـاس لمسـئولية المسـتغل، وكرسـت الإتفاقيـة مبـدأ المسـئولية الموضوعيـة الماديـة للمسـتغل قبـل الغـير المـضرور، دون حاجـة إلى إثبـات خطـأ المسـتغل، الـذى يسـأل بمجـرد وقوعـه الـضرر، مـما يتفـق مـع العـدل والمنطـق، حيـث لا تتسـاوى عـادة مراكـز وقـدرات كل مـن المسـتغل والمضرور.

ووفقـا للـمادة الأولى مـن الإتفاقيـة، يحـق للغـير عـلى السـطح الحصـول عـلى تعويـض عـن الـضرر الـذى لحقـه بسـبب سـقوط الطائـرة أو سـقوط شـخص أو شيء منهـا، دون حاجـة إلى إثبـات خطـأ المسـتغل وعلاقـة السـببية بـين الـضرر والطائـرة. وقـد تبنـى المـشرع المـصرى مبـدأ المسـئولية الموضوعيـة للمسـتغل (م127 مـن قانـون الطـيران المـدنى لسـنة 1981م).

ويتبـين مـن المـادة الأولى للإتفاقيـة، أنـه يشـترط لانعقـاد مسـئولية المسـتغل

عـن الـضرر الـذى يلحقـه الغـير عـلى السـطح، توافـر شروط ثلاثـة هـى (1) أن يحـدث الـضرر بواسـطة طائـرة فى حالـة طـيران (2) وأن يكـون الـضرر قـد لحـق بالغير على سـطح الأرض (3) وأن تتوافـر علاقـة السـببية، لا بـين خطـأ المسـتغل والـضرر، وإنما بـين الـضرر والطائـرة ذاتهـا كأن تسـقط الطائـرة أو يسـقط شـخص أو شيء منهـا فـوق المـضرور.

77-3- المسـئول عن الضرر: فكرة مسـتغل الطائرة:

قضـت المـادة 1/2 مـن الإتفاقيـة، بـأن الإلتـزام بتعويـض الـضرر الناشـئ مـن الطائـرة يقـع عـلى عاتـق المسـتغل.

وعرفـت المـادة 2/2-أ مـن الإتفاقيـة المسـتغل بأنـه «الشـخص الـذى كان يسـتعمل الطائـرة وقـت وقـوع الـضرر، ومـع ذلـك يعتـبر مسـتغلاً ذلـك الذى يكـون قـد احتفظ لنفسـه بحـق الرقابة الملاحيـة حتـى ولـو خـول غـيره بطريـق مبـاشر أو غير مبـاشر مكنـة اسـتعمال الطائرة.

ولهـذا، فـإن مؤجـر الطائـرة المجهـزة بالطاقـم وغـيره مـن لـوازم الرحلـة يعتبر مسـتغلاً للطائـرة. ويعتـبر مسـتعملاً للطائـرة أى مسـتغلاً لهـا، كل مـن إسـتعملها بنفسـه أو بتابعيـه أو بوكلائـه أثنـاء ممارسـتهم لوظائفهـم سـواء أكان ذلـك داخـلاً أو غـير داخـل فى نطـاق اختصاصهـم (م2/2 - ب مـن الإتفاقيـة).

ومقتـضى ذلـك، أن مسـتأجر الطائـرة بـدون طاقـم «طائـرة عاريـة»[1] أو بطاقمهـا مـع حقـه فى الرقابـة والإشراف، يعتـبر مسـتغلاً للطائـرة، وذلـك باعتبـاره حارسـاً قانونيـاً. وقلنـا، أن المـادة 128 مـن قانـون 28 لسـنة 1981 قـد قضتـة بمسـئولية مسـتثمر الطائـرة عـن التعويـض المشـار إليـه فى المـادة 127، وأن المـادة 8/1 مـن القانـون المذكـور قـد عرفـت المسـتثمر بأنـه «كل شـخص طبيعـى أو معنـوى يقـوم بتشـغيل الطائـرة بغـرض الربـح إمـا لنفسـه أو بتأجيرهـا للغـير، وتخضـع هيئـة قيادتهـا لأوامـره. وأن المـادة 128 قـد قضـت،

(1) غير مجهزة تجهيزاً كاملاً.

بـأن يعتـبر المالـك أو المسـتأجر المسـجلة بإسـمه الطائـرة مسـتثمراً لهـا - ويكـون مسـئولاً عـن الـضرر الـذى يلحـق الغـير عـلى السـطح، مـا لم يقـم الدليل، خـلال إجـراءات تحديد المسـئولية - عـلى أن شـخصاً غـيره هـو المسـتغل (م3/2 مـن الإتفاقية).

ويتضـح مـن ذلـك، أنـه يلـزم طبقـاً للإتفاقيـة والقانـون المـصرى، توافـر عنصريـن لتحديـد شـخص المسـتغل: أولهـما: اسـتعمال الطائـرة وقـت حـدوث الـضرر، وثانيهـما: الرقابـة والإشراف عـلى الطائـرة.

وتقـوم قرينـة بسـيطة عـلى أن المالـك أو المسـتأجر هـو المسـتغل للطائـرة، مـا لم يقـم هـذا المسـتغل «المفـترض» بدحـض هـذه القرينـة.

78- فوصـف المسـتغل لا يثبـت إلا للشـخص الـذى يسـتخدم الطائـرة ويسـيطر عليهـا سـيطرة فعليـة، بهـدف اسـتخدامها لحسـاب نفسـه وليـس باعتبـاره تابعـاً كقائـد الطائـرة، ورجـال الطاقـم. كـما لا يثبـت وصـف المسـتغل إلا للشـخص الـذى يكـون لـه وحـده الحـق فى اسـتعمال الطائـرة لمـدة تزيـد عـلى أربعـة عـشر يومـاً، وعـلى ذلـك فـإن المسـتأجر للطائـرة لمـدة تقـل عـن الأربعـة عـشر يومـاً لا يعـد مسـتغلاً للطائـرة، ويسـأل المؤجـر فى هـذه الحالـة بالتضامـن مـع المسـتأجر، وفقـاً للـشروط التـى قررتهـا الإتفاقيـة وحدود المسـئولية المقـررة بها (م3 مـن الإتفاقية).

فـإذا قامـت شركـة طـيران بتأجـير طائـرة لشـخص لمدة يـوم أو سـاعة أو لفـترة 14 يوماً أو أكـثر، ولم تتنـازل شركـة الطـيران «المؤجـر» للمسـتأجر عـن حقها تمامـاً فى اسـتعمال الطائرة، بـل اشـترطت أن يكـون مـن حقهـا أن تسـتعمل الطائـرة فى أى وقـت، فـلا يعتـبر المسـتأجر فى هـذه الظـروف المسـتأثر بإسـتعمال الطائـرة، ولا يعـد هـو المسـتغل الوحيـد لهـا، ونكـون بصـدد نـوع مـن الإسـتعمال المشـترك «يـبرر المسـئولية التضامنيـة بـين المؤجـر والمسـتعمل المؤقـت، عـن الأَضرار التى تحدث للغير على السـطح».

وقيل بأن، مفهوم المخالفة للنص يؤدى اعتبار المستعمل العرضى للطائرة هو المسئول الوحيد عن تلك الأضرار متى كان له حق خالص فى استعمال الطائرة، حيث يعتبر مستغلاً للطائرة، وطبق المشرع المصرى هذا الحكم فى المادة 2/129 من قانون سنة 1981م).

79- وقد أراد واضعو الإتفاقية أيضاً حماية المضرور على السطح، فأقامت المادة 4 منها والمادة 1/129 من القانون المذكور، نوعاً من التضامن بين المستغل وبين المستعمل غير الشرعى للطائرة. ونصت المادة 4 على أنه «إذا استعمل شخص طائرة دون رضاء صاحب الحق فى توجيه ملاحتها، فإن هذا الأخير يكون مسئولاً بالتضامن مع المستعمل غير الشرعى، إلا إذا أثبت أنه بذل العناية المطلوبة[1] لتجنب هذا الإستعمال.

ومثال المستعمل غير الشرعى، الذى لا يستند إلى سبب قانونى للإستعمال، السارق، الدائن المرتهن، المستأجر الذى انتهت مدة إيجاره، والمودع لديه، والتابع الذى تجاوز حدود سلطاته.

وترتكز مسئولية المستغل مع المستعمل غير الشرعى، فى هذه الحالة على أساس فكرة الخطأ أو التقصير، وليس على فكرة تحمل المخاطر وتحمل التبعة التى هى أساس المسئولية فى الإتفاقية. فإذا استطاع المستغل إثبات أنه بذل العناية، أى أنه لم يقصر فى اتخاذ الإجراءات اللازمة لتجنب الاستعمال غير المشروع للطائرة، فإنه تسقط قرينة الخطأ من جانب المستغل، ويصبح المستعمل غير الشرعى هو المسئول الوحيد عن أضرار السطح التى تسببها الطائرة، فإثبات المستغل بذله العناية الواجبة، لا يؤدى فقط إلى نفى الخطأ من جانبه، وإنما يعد إثباتاً لانعدام علاقة السببية بين نشاط المستغل وما وقع من ضرر. وهنا يسأل المستعمل غير الشرعى مسئولية غير محدودة - وفقاً للرأى الراجح - إلا أنه يسأل مسئولية محدودة إذا توافر التضامن بينه وبين المستغل القانونى المقصر وذلك وفقاً لنص المادة 4. إلا أن، المستعمل غير

(1) أى العناية الواجبة من مهنى حريص.

الشرعـى لا يسـتفيد مـن الحـد الأقـصى للمسـئولية إذا كان قـد اسـتولى عـلى الطائـرة عـن طريـق الخطـف أو السرقـة، واسـتعملها دون موافقـة صاحـب الحـق فى اسـتعمالها، أى اتبـع الإسـتيلاء بالإسـتعمال (م1/12 مـن الإتفاقيـة).

ويلاحـظ أنـه، إذا تسـببت أكـثر مـن طائـرة فى إحـداث الـضرر بالغير على السـطح، فإن مسـتغل كل طائـرة يعـد مسـئولاً قبـل الغـير، ويسـتطيع المـضرور الرجـوع عـلى أى مسـتغل ويحـق لـكل مسـتغل أن يتمسـك بأحـكام الإتفاقيـة، والحـد الأقـصى للتعويـض.

80-4 وسـائل دفع المسئولية:

ذكرنـا فيـما سـبق، أن مسـئولية المسـتغل وفقـاً للإتفاقيـة هـى مسـئولية موضوعيـة، تقـوم عـلى فكـرة المخاطـر لا فكـرة الخطـأ. لذلـك، لا يجـوز لـه أن يعفـى نفسـه كليـاً أو جزئيـاً إلا إذا أثبـت إنتفـاء رابطـة السـببية بـين الـضرر ونشـاط الطائـرة، ولا يكفـى لدفـع المسـئولية توافـر القـوة القاهـرة أو إحـدى حـالات الضرورة.

ولقـد كان مـن الطبيعـى، ومسـئولية المسـتغل موضوعيـة، أن تقـصر الإتفاقيـة حـالات دفـع المسـئولية عـلى حـالات محـدودة، وردت بالاتفاقيـة وأخـذ بهـا القانـون المـصرى. وهـذه الحـالات الأربـع هـى (1) خطـأ المـضرور (2) أو وجـود نـزاع مسـلح أو اضطراب مـدنى (3) أو اسـتيلاء الدولـة عـلى الطائـرة (4) أو الاسـتيلاء غـير المـشروع عـلى الطائـرة وفقـاً لمـا بينـاه فى البنـد السـابق.

أولاً: خطـأ المـضرور أو تابعية أو وكلائه:

طبقـاً للـمادة 6 من اتفاقية روما 1952م، لا يلتزم مسـتغل الطائرة بتعويض الضرر «إذا مـا أقـام الدليـل عـلى أن هـذا الـضرر يرجع إلى إهـمال أو إمتناع أو خطأ الشـخص الـذى لحقه الضرر دون سواه أو تابعيه أو وكلائه دون سواهم». وتبنى المشرع المصرى هذا الحكم فى المادة 1/130 من قانون الطيران نسـبة 1981م. فيسـتطيع المسـتغل أن يدفع مسئوليته عن الضرر، إذا

أثبت أن فعل المضرور كان السبب الأساسى فى حدوث الضرر، وإن هناك علاقة سببية مباشرة بين فعل المضرور وبين الضــرر.

كما يمكن للمستغل أن يدفع مسئوليته عن الضرر، إذا أثبت أنه تسبب بإهمال أو إمتناع أو خطأ تابعى المضرور أو وكلائه. ومع ذلك، فقد أعطت الإتفاقية للمضرور أن يدحض دفع المستغل، إذا أثبت أن تابعيه تصرفوا خارج حدود اختصاصهم، أما المستغل فإنه يظل مسئولاً عن تابعيه ولو تصرفوا خارج اختصاصهم، وبذلك تكون الإتفاقية قد انحازت انحيازاً مقبولاً لصالح المضرور.

وقد تبنت الإتفاقية، الإتجاه السائد فى الفقه والقانون المقارن، ومؤداه أن اشتراك المضرور أو تابعيه فى إحداث الضرر لا يؤدى إلى إعفاء المستغل من المسئولية، وإنما «يتعين النزول بالتعويض نزولاً مطرداً يتمشى مع درجة هذا الإشتراك» (م1/6)، وهذه مسألة واقع يقدرها القاضى فى كل حالة على حدة، ويكون له أن يخفض التعويض بنسبة مساهمة المتضرر أو تابعيه أو وكلائه (م2/130 من ق. سنة 1981م). ويسرى فى الحكم، إذا رفعت الدعوى من جانب ورثة المضرور المتوفى أو ممن يعولهم المضرور الذى عجز عن الكسب بسبب الإصابة (م2/6 من الإتفاقية).

ثانياً: النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية:

طبقاً لحكم المادة 5 من الإتفاقية، والمادة 1/130 من القانون المصرى، لا يلتزم المستغل بتعويض الضرر الذى يصيب الغير على السطح، إذا أثبت المستغل أن الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح (كالحروب بين الدول والحرب الأهلية) أو لإضطرابات مدنية داخلية كالعصيان المدنى والإضطرابات الداخلية، التى تؤد ى إلى سقوط الطائرة أو سقوط شئ أو شخص منها.

بيد أنه، يشترط أن تكون النزاعات المسلحة أو الإضطرابات المدنية غير متوقعة أو محتملة، أما إذا كانت قائمة أو محتملة الوقوع أو من الممكن

تلافيهـا، فـإن ذلـك يـؤدى إلى مسـئولية المسـتغل مسـئولية كاملـة عـن الـضرر بالغـير، متـى أثبـت المـضرور إقـدام المسـتغل عـلى اسـتعمال الطائـرة فـوق مناطـق النـزاع والإضطرابـات.

ثالثاً: استيلاء السـلطة العامـة على الطائرة:

لا يسـأل المسـتغل عـن تعويـض الـضرر الـذى تحدثـه الطائـرة بالغـير عـلى السـطح، إذا كان قـد حيـل بينـه وبـين اسـتعمال الطائـرة بمقتـضى أمـر صـادر مـن السـلطات العامـة (م5 مـن الإتفاقيـة). ففـى مثـل هـذه الحالـة، تنتفـى علاقـة السـببية بـين الـضرر وبـين نشـاط المسـتغل، ولا يسـأل هـذا الأخـير عـن الـضرر الـذى يحـدث بالغـير فى الوقـت الـذى حـرم فيـه مـن اسـتعمال الطائـرة التـى اسـتولت الدولـة عليهـا، وتصبـح هـذه الأخـيرة هـى المسـتغل الحقيقـى، وتخضـع لأحـكام الإتفاقيـة، إذا اسـتعملت الطائـرة فى أغـراض النقـل التجـارى.

رابعاً: الإسـتعمال غير المـشروع للطائرة:

ذكرنـا فيـما سـبق، أنـه طبقـاً للـمادة 4 مـن الإتفاقيـة لا يسـأل المسـتغل عـن الـضرر الـذى لحـق بالغـير بسـبب الطائـرة، فى حالـة اسـتعمالها بغـير رضاه من شـخص آخـر، إذا أثبت المسـتغل أنـه اتخـذ العنايـة اللازمـة مـن جانبـه لتفـادى هـذا الإسـتعمال (وقـد تبنـت المـادة 1/129 مـن ق. سـنة 1981م هـذا الحكـم)، أنظـر سـابقاً بنـد 79.

5-81 حـدود المسـئولية فى اتفاقية روما 1952:

عملـت الإتفاقيـة عـلى إقامـة نـوع مـن التـوازن بـين مصالح المـضرور ومصالح مسـتغل الطائـرة، فأقامـت المسـئولية عـلى فكـرة تحمـل المخاطـر وأعفـت المـضرور مـن عـبء إثبـات الخطـأ ولكنهـا وضعـت أيضـاً حـدوداً قصـوى للتعويـض الـذى يمكـن أن يحكـم بـه عـلى المسـتغل.

وربطـت الإتفاقيـة مقـدار التعويـض بـوزن الطائـرة، وبذلـك يرتفـع الحـد الأقـصى تبعـاً لإرتفـاع وزن الطائـرة المـصرح بـه عنـد إقلاعهـا كـما هـو محـدد فى

شـهادة صلاحيتهـا للطـيران، وهـذا الحـد الأقـصى للتعويـض لا يجـوز تخطيـه بالنسـبة لـكل طائـرة وعـن كل حـادث (المـادة 11 مـن الإتفاقيـة، وقـد تبنـى القانـون 28 لسـنة 1981 هـذا الحكـم فى المـادة 132).

هكـذا، يختلـف مقـدار التعويـض باختلاف وزن الطائرة على النحو التالـى:

1- 500.000 فرنـك بالنسـبة للطائـرة التى تزن 1000 كيلو جرام فأقـل.

2- 500.000 فرنـك + 400 فرنـك عـن كل كيلـو جـرام يزيـد عـن الألـف، بالنسـبة للطائـرة التـى يزيـد وزنهـا عـن 1000 كيلـو جـرام ولا يتجـاوز 6000 كيلـو جـرام.

3- 2.500.000 فرنـك يضـاف إليهـا 150 فرنـك عـن كل كيلـو جرام بعد الـ 6000 كيلو جـرام للطائـرة التـى يزيـد وزنهـا عـن 6000 كيلـو جـرام ولا يتجـاوز عشريـن ألفاً.

4- 6.000.000 فرنـك + 150 فرنـك عـن كل كيلـو جـرام بعـد الـ 20.000 كيلـو جـرام بالنسـبة للطائـرة التـى يزيـد وزنهـا عـلى عشريـن ألـف كيلـو جـرام ولا يتجاوز خمسـين ألفاً.

5- 10.500.000 فرنـك يضـاف إليهـا 100 فرنـك عـن كل كيلـو جـرام بعـد الـ 50.000 بالنسـبة للطائـرة التـى يزيـد وزنهـا عـن 50.000 كيلـو جـرام.

والفرنـك الـذى ورد بيانـه هـو الفرنـك الذهـب، عيـار 65.5 ملليجـرام ذهـب خالـص بنسـبة 900 فى الألـف (م4/11). وتحـول المبالـغ إلى العمـلات الوطنية حسـب القيمـة الذهبية لهـذه العمـلات يـوم صـدود الحكـم أو فى تاريـخ الدفع (م14).

وقد وضعت الإتفاقية حداً أقصى للتعويض لكل مضرور جسدياً. فنصت المادة 2/11 على أنه «لا يجوز فى حالة الوفاة أو الإصابة أن يزيد التعويض عن 500.000 فرنك لكل شخص مات أو أصيب»، وذلك أياً كانت جنسية المضرور أو مركزه الإجتماعى. فالأصل أن «الناس سواسية كأسنان المشط» «حديث شريف».

82- وتناولت المادة 14 الحالة التى تتجاوز فيها التعويضات المحكوم بها الحد الأقصى للتعويض المقرر فى الإتفاقية، ووضعت قواعد معينة للتوزيع، وفرقت المادة 14، وكذلك فعلت المادة 135 من قانون الطيران لسنة 1981، بين حالتين:

الحالة الأولى:

إذا تعلق الأمر بأضرار وفاة أو إصابة فقط، فيتم تخفيض التعويضات المستحقة لكل مضرور أو ورثته، بنسبة ما قضى به لصالحه إلى المجموع الإجمالى للتعويضات.

أما إذا تعلق الأمر بأضرار لحقت الأموال فقط، فيتم تخفيض التعويضات المستحقة لكل مضرور بنسبة ما قضى به لصالحه إلى المجموع الإجمالى للتعويضات. أى أنه فى مثل هذه الحالة بفرضيها، يتم تخفيض التعويضات المستحقة بقدر يتناسب مع المبالغ «المقابلة لكل منها».

الحالة الثانية:

إذا تعلق الأمر بأضرار وفاة أو إصابة، وأيضاً بأضرار لحقت الأموال، فإنه يتم أولاً تخصيص نصف المبالغ المحكوم بها، لتوزع بالأولوية على أضرار الوفاة أو الإصابة، فإن لم يكن هذا النصف كافياً فإنه يوزع توزيعاً نسبياً بينها. أما النصف الثانى من مبلغ التعويض الإجمالى، فيوزع توزيعاً نسبياً على أصحاب تعويضات الأموال، وإذا تبقى شئ من هذا النصف فيخصص لتكملة التعويض عن أضرار الإصابة أو البدن.

83- ووفقاً للمادة 1/13 من الإتفاقية (وكذلك المادتين 131، 134 من ق 28 لسنة 1981م)، إذا تعدد المسئولون عن الضرر، فلا يجوز للمضرورين الحق فى تعويض إجمالى يتجاوز الحد الأقصى للتعويض الذى قد يحكم به على مسئول واحد.

إلا أنه فى حالة التصادم الجوى الذى يتعدد فيه المسئولين، فإنه يجوز للمضرور الرجوع على مستغل كل طائرة على حدة، يطالبه بالتعويض بما لا يتجاوز الحد الأقصى المقرر حسب وزن طائرة هذا المستغل (م2/13)، وهو حل حسن.

84- المسئولية غير المحدودة (حالتان):

طبقاً للمادة 1/12 من الإتفاقية (والمادة 1/133 من القانون المصرى لسنة 1981م)، تكون مسئولية المستغل غير محدودة:

(1) إذا أثبت المضرور أن ما حاق به من ضرر قد نجم عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو تابعيه أو وكلائه، لإحداث الضرر[1]. ومع ذلك إذا كان العمل والإمتناع منسوباً إلى التابعين أو الوكلاء فإنه يجب إثبات أنهم إقترفوا ذلك أثناء ممارستهم لوظائفهم وفى حدود اختصاصهم.

(2) كذلك، تكون المسئولية غير محدودة، ويكون للمضرور الحق فى تعويض كامل عن الضرر، فى حالة أخرى هى حالة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة واستعمالها دون رضاء الشخص صاحب الحق فى استعمالها، فيكون المستغل غير الشرعى مسئولاً مسئولية غير محدودة (م2/12 من الإتفاقية). ويسرى هذا الحكم فى حالة سرقة أو خطف الطائرة.

---

(1) ويتطابق هذا المعنى مع مفهوم الخطأ غير المغتفر، الذى أخذ به القانون الفرنسى، وإتفاقية مونتريال لسنة 1999م، والتى نتناولها فى الجزء الثانى من هذا المؤلف.

لكن الفقرة 2 من المادة 12 من الإتفاقية، لا تنطبق على مستعمل الطائرة غير الشرعى كالمستأجر الذى انتهت مدة إيجاره للطائرة، فإن مسئوليته تبقى مسئولية محدودة مع المستغل الشرعى الذى يفشل فى إثبات اتخاذ العناية اللازمة لمنع الإستعمال غير الشرعى، أما إذا أثبت المستغل قيامه بالعناية اللازمة، فلا محل لمساءلته وإنما يسأل المستعمل غير الشرعى مسئولية غير محدودة، حيث يأخذ صفة «الغاصب» أو «المستولى» ويكون مسئولاً بلا حدود.

85-6 ضمانات المضرور:

رأينا، كيف أن الإتفاقية أقرت مبدأ تحديد مسئولية المستغل بحد أقصى للتعويض الواجب دفعه، رغبة فى استمرار الاستغلال الجوى، وعدم إثقال شركات التأمين بدفع تعويضات كبيرة قد تؤدى إلى إفلاسها.

ولقد كان تحديد مسئولية المستغل هو المقابل الذى حصل عليه بعد أن أقرت المعاهدة فكرة المخاطر كأساس لمسئوليته، إلا أنه من جانب آخر عملت الإتفاقية، وكذلك الحال فى القانون المصرى، على حماية المضرور فتضمنت تنظيماً للضمانات التى يمكن أن يعتمد عليها فى الحصول على ما قد يستحق من تعويضات طبقاً للإتفاقية. لقد قدر واضعو الإتفاقية أن تقرير تعويضاً محدوداً تحصنه ضمانات معينة، خير من تعويضات غير محدودة لا تستند إلى أى ضمان.

وقد نصت الإتفاقية على ضمانات للمضرور (وقد تبنى قانون الطيران المصرى لسنة 1981 أحكام الإتفاقية فى المواد 138 إلى 141) أهمها التأمين على مسئولية المستغل، بالإضافة إلى الضمانات الأخرى التى يمكن أن تحل محل التأمين.

1- نصت المادة 15 من الإتفاقية على أنه يمكن لكل دولة متعاقدة، أن تجبر مستغل الطائرة المسجلة فى دولة أخرى متعاقدة على التأمين على

مسئوليته عن الأضرار التى قد تقع على إقليمها وتبرر التعويض عنها، وذلك فى حدود التعويضات التى قد تستحق عليه طبقاً للإتفاقية.

ويلزم أن يكون هذا التأمين (أو الضمان الآخر المقدم) كافياً. ويحق للدولة التى يتم التحليق فوق إقليمها، أن تستلزم شهادة تحملها الطائرة مقدمة من المؤمن تقطع بأن التأمين قد تم فعلاً، تطبيقاً لأحكام الإتفاقية، كما يمكنها أن تطلب شهادة تصدرها سلطات الدولة المسجلة فيها الطائرة، أو الدولة التى يوجد فيها موطن المؤمن أو مركز نشاطه الرئيسى، تفيد ملاءة المؤمن، أو شهادة بتقديم الضمانات الأخرى غير التأمين، وقد تبنت هذا الحكم المادة 141 من القانون المصرى لسنة 1981.

2- يمكن الإستغناء عن التأمين بضمانات أخرى نصت عليها المادة 15 هى:

أولاً: إيداع مبالغ نقدية فى خزانة عامة فى الدولة الموقعة والتى تم فيها تسجيل الطائرة، أو فى بنك مرخص له بذلك من تلك الدولة (م1/140 من القانون المصرى).

ثانياً: ضمان يقدمه بنك مرخص له، تحققت من ملاءته الدولة التى سجلت فيها الطائرة، وقد تبنى هذا الحكم المادة 2/140 من القانون المصرى لسنة 1981.

ثالثاً: تقديم ضمان أو كفالة من الدولة الموقعة على الإتفاقية والتى قيدت الطائرة فى سجلاتها، بشرط أن يقترن هذا الضمان بتعهد من الدولة بأنها لن تتمسك بالحصانة القضائية (وهذا أيضاً ما نصت عليه المادة 3/140 من القانون المصرى).

86- ويشترط لصحة الضمانات - أياً كانت صورتها - أن تخصص لدفع التعويضات، التى قد يقضى بها بالحدود التى تقرها الإتفاقية، ويكون لهذه التعويضات أفضلية على الضمان.

كما يشترط لصحة الضمانات، أن تكون كافية، أى متساوية مع الحد الأقصى للتعويض الذى أقرته الإتفاقية والمقابل لوزن الطائرة، وذلك فى حالة تعلق الضمان بمستغل لطائرة واحدة (م1/17).

أما إذا تعلق الأمر بمستغل لطائرات عديدة، فإن الضمان يجب أن يكون مساوياً لمجموع الحدود القصوى للتعويض المستحق عن أثقل طائرتين (م2/17).

وفى حالة رفع دعوى التعويض، فإنه يجب رفع أو زيادة الضمان حتى يعادل قيمة التعويض المطلوب، حتى لو تجاوز الحدود السابق بيانها، وتظل هذه الزيادة فى الضمان محتفظاً بها حتى تتم تسوية التعويضات المحكوم بها، أو رفض طلب التعويض نهائياً (م3/17).

87-7 دعـوى المسئولية:

أولاً: المحكمة المختصة[1]:

يختص بنظر دعوى المسئولية قضاء الدولة التى وقع فيها الضرر، وذلك ابتغاء التيسير على المضرور، وتجنبه مشقة الإلتجاء إلى قضاء الدولة التى يقيم فيها المستغل أو يوجد فيها مركز أعماله الرئيسى.

إلا أن مبدأ الإختصاص المذكور، ليس أمراً ملزماً، ويجوز للأطراف الإتفاق على اختصاص محكمة أخرى بشرط أن تكون تلك المحكمة فى دولة متعاقدة، كما يمكن للأطراف الإتفاق على عرض النزاع أمام جهة تحكيم فى أية دولة متعاقدة (وقد تبنت المادة 136 من القانون المصرى هذا الحكم، إلا أنه لا يوجد نص على جواز الإتفاق على عرض النزاع للتحكيم كما هو حكم الإتفاقية).

---

(1) المادة 20 من الإتفاقية.

ثانيـاً: الميعاد الواجب رفـع الدعوى خلاله:

نصـت المـادة 19 مـن الإتفاقيـة عـلى وجوب قيـام المضرور برفـع الدعـوى، أو أن يعلن بهـا المسـتغل، قبـل إنقضـاء سـتة أشـهر مـن تاريخ وقـوع الحادث المنشـئ للضرر.

فـإذا لم يـراع هـذا الميعـاد مـن جانـب أحـد المضروريـن، بينـما رفعـت الدعـوى مـن الباقـين، فليـس للمـضرور المتراخـى أو المقـصر حـق فى التعويـض إذا إسـتغرقت الأحـكام فى هـذه الدعـاوى مبالـغ التعويـض وفقـاً للتحديـد المقـرر فى الإتفاقيـة، أمـا إذا تبقـى شـئ ولم يحـدث هـذا الإسـتغراق للمبلـغ فيمكـن الحصـول عـلى تعويـض فى حـدود المتبقـى مـن الحـدود القصـوى التـى قررتهـا الإتفاقيـة، ولم يـرد فى قانـون رقم 28 لسـنة 1981 حكـماً كهذا.

ثالثـاً: تنفيذ الأحكام:

تضمنـت الإتفاقيـة بعـض القواعـد التـى مـن شـأنها ضـمان حصـول المـضرور عـلى التعويـض الـذى قـد يحكـم بـه لصالحـه.

لذلـك نصـت المـادة 20 مـن الإتفاقية عـلى أن الأحـكام النهائيـة الصادرة مـن المحكمة المختصـة، والتـى تعتـبر قابلـة للتنفيـذ طبقـاً لقانـون هـذه المحكمـة تصلـح سـنداً للتنفيـذ فى أيـة دولـة متعاقـدة، مـا دام يوجـد فيهـا موطـن المدعـى عليـه أو مركـز نشـاطه الرئيسى، وإذا لم تكـف أمـوال المسـئول فى هـذه الدولـة، فـإن الأحـكام تصلـح سـنداً للتنفيـذ فى أيـة دولـة متعاقـدة توجـد فيهـا أمـوال للمحكـوم عليـه.

ويجـوز للمحكمـة رفـض طلـب تنفيذ الحكم فى أحوال عديدة (سـت حالات) هى:

1- إذا صـدر الحكـم فى غيبـة المدعـى عليـه، الـذى لم يعلـم بالدعـوى المرفوعـة ضـده فى الوقـت المناسـب، حتـى يسـتطيع تقديـم أوجـه دفاعـــه.

2- إذا تعـذر عـلى المدعـى عليـه أن يدافع من مصالحه، فى ظـروف ملائمة وعادلة.

3- سـبق صـدور حكـم أو قـرار تحكيـم بـين الخصـوم أنفسـهم وحائـز لقـوة الشـئ المقـضى بـه، طبقـاً لقانـون الدولـة التـى طلـب إجـراء التنفيـذ فيهـا.

4- إذا كان الحكـم قـد صـدر نتيجـة طرق إحتيالية، باشرها أى من الأطـــراف.

5- عـدم توافر الصفة فى طالبـة التنفيذ.

6- إذا كان الحكـم مخالفـاً للنظـام العـام، فى الدولة التـى يطلب فيها التنفيـــذ.

ويلتـزم تقديـم طلـب تنفيـذ الحكـم فى موعـد أقصـاه خمـس سـنوات، مـن تاريـخ صـدور الحكـم المطلـوب تنفيـذه.

رابعـاً: تقادم الدعوى:

تتقـادم دعـوى المسـئولية بمـضى عامـين مـن تاريـخ وقـوع الحـادث الـذى تسـبب فى الـضرر (م21 مـن الإتفاقيـة). وتحسـب المـدة وتحدد أسـباب وقفهـا أو انقطاعها وفقـاً لقانون المحكمـة المعـروض عليهـا النـزاع، وهـو غالبـاً قانـون الدولـة التـى وقـع فيهـا الـضرر.

عـلى أنـه، لا يجـوز فى جميـع الأحـوال أن تقبـل الدعـوى بعـد مـضى ثلاث سـنوات من تاريـخ الحـادث. ولم يـرد فى القانـون المـصرى (م137) النـص عـلى مـدة أخـرى لإنقضـاء دعوى المسـئولية غـير مـدة السـنتين مـن تاريـخ الحادث[1].

ونلفـــت النظـــر إلى أننـــا ســـنعود إلى اتفاقيـــة رومـــا مـــرة أخـــرى، بمناســـبة بحـــث موضـــوع المســـئولية عـــن الأضرار التـــى تلحـــق بالغـــير عـــلى ســـطح الأرض بســـبب

(1) د. محمود بريرى، بند 284، د. محمود سمير الشرقاوى، بند 68.

استخدام الطائرة المؤجرة فى عمليات النقل (أنظر لاحقاً، الجزء الثالث، البند 160 وما يليه).

القسم الثالث

عقد النقل الجوى الداخلى والدولـى

Contrat de transport Aérien»

«Interne et International

تمهيـد :

1- يمثـل النقـل بصفـة عامـة (بـرى - بحـرى - جـوى) أهميـة معتـبرة بالنسـبة لإقتصاديـات الـدول عـلى وجـه العمـوم. ولقـد اعتـبر البعـض أن النقـل الجـوى مـن الدلائـل عـلى تقديـم ونهـوض الدولـة، بـل ومقياسـاً لحضـارة الأمـم فى العـصر الحديـث.

ويتـم النقـل الجـوى - كـما نعلـم - بواسـطة الطائـرة، فهـى وسـيلة النقـل الجـوى للأشـخاص والبضائـع. فالنقـل الجـوى هـو الغـرض الرئيـسى للطائـرة.

النقـل الجوى الداخـلى والنقل الجوى الدولى:

2- النقـل الجـوى إمـا أن يكـون داخليـاً وإمـا أن يكـون دوليـاً. ويقصـد بالنقـل الجوى الداخـلى ذلـك النقـل «للأشـخاص أو البضائـع» الـذى يتـم داخل حـدود الدولة أى فـوق إقليم الدولـة وأراضيهـا الوطنية.

أمـا النقـل الجـوى الـدولى فهـو الـذى يتجـاوز حـدود الدولـة مـن الناحيـة الجغرافيـة أو السياسـية. ولهـذا النـوع مـن النقـل أهميـة كبـيرة مـن الناحيـة

العمليـة، فى حـين أن أهميـة النقـل الداخـلى لا تتجـلى للعيـان إلا فى الـدول المتقدمـة، والـدول ذات المسـاحات الشاسـعة كالصـين والهنـد والولايـات المتحـدة الأمريكيـة واليابـان... الـخ، ففـى هـذه الـدول وغيرهـا يكـون للوقـت ثمنـاً كبـيراً وقيمـة يحـرص المـرء عـلى الإنتفـاع بهـا إلى أقـصى الحـدود.

النقـل الجوى الداخلى فى مصر[1]:

3- الأصـل، أن النقـل الجـوى يخضـع لقواعـد مختلفـة، تبعـاً لما إذا كان يتـم عن طريق خطـوط دوليـة، أو فى داخل إقليـم الدولية.

وقبـل صـدور القانـون رقـم 28 لسـنة 1981 بشـأن الطـيران المـدنى، لم يكـن فى مـصر تشريـع خـاص يحكـم النقـل الجوى داخـل الأراضى المصريـة[2]، مما أدى إلى وجـود إجماع على خضـوع هـذا النـوع مـن النقـل، لقواعـد القانـون التجـارى الخاصـة بالنقـل الـبرى، وقواعـد القانـون المـدنى باعتبارهـا الشريعـة العامـة للعقـود، رغـم أن هـذه وتلـك مـن القواعـد لا تتـلاءم - فى الغالـب - مـع سـمات النقـل الجـوى.

كذلـك نصـت المـادة 123 مـن القانـون المذكور عـلى أن «تطبق أحـكام اتفاقيـة توحيد بعـض قواعـد النقـل الجـوى الدولى الموقعة فى وارسـو بتاريـخ 12 أكتوبـر 1929م، والإتفاقيات الأخـرى المعدلـة والمكملـة لهـا المنضمـة إليهـا الجمهوريـة «مـصر» عـلى النقـل الجـوى الـدولى والداخلى».

وقـد انضمـت مـصر إلى اتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929 فى أغسـطس 1955م وصدقـت عليهـا بقانـون رقـم 594 لسـنة 1955م[3].

---

(1) كالنقل بين القاهرة وأسيوط، أو بين الإسكندرية والأقصر.. الخ.

(2) نذكر بأنه صدر فى مصر القانون رقم 26 لسنة 1976م بشأن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات - د. محمود مختار بريرى، د. عمر فؤاد عمر، القانون الجوى، الناشر دار النهضة العربية 2003، بند 19.

(3) الذى صدر فى 1955/9/6م وأصبحت الإتفاقية سارية المفعول فى مصر بتاريخ 1955/10/7م.

وجاء بالمذكرة الإيضاحية لقانون رقم 28 لسنة 1981 المشار إليه، أن تطبيق أحكام اتفاقية وارسو والإتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها والمنضمة إليها الجمهورية على النقل الدولى والداخلى، قصد منه تحقيق العدالة بين المنتفعين بخدمات النقل الجوى، سواء أكان هذا النقل دولياً أو غير ذلك[1].

هكذا، خضع النقل الجوى الداخلى للأشخاص والبضائع، فى مصر فترة زمنية طويلة، لقواعد لا تتفق - فى الغالب - مع طبيعة هذا النقل، سواء تلك القواعد الخاصة بالقانون التجارى أو القانون المدنى، أو اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929م المعدلة.

وقد أدرك المشرع المصرى ذلك، وقدر أن هناك اختلافا ملموساً بين النقل الجوى الدولى وبين النقل الجوى الداخلى، من عدة نواحى.

حيث تختلف الظروف المناخية والجغرافية والعوامل السياسية، التى يباشر خلالها النقل الجوى الدولى، عن تلك الخاصة بالنقل الجوى الداخلى. كما أن هذا النقل الأخير، لا يتطلب - عادة - أن يتوافر فى رجال الطاقم، وكذلك الطائرة، ذات الشروط الخاصة بالكفاءة، أو المواصفات الفنية الواجبة فى الطاقم والطائرة، والتى تتخصص فى الملاحة الجوية الدولية.

لذلك، أخضع المشرع النقل الجوى الداخلى، للأحكام العامة الواردة فى الفصل السابع من الباب الثانى من قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999م (المواد من 208 - 216 تجارى - الجريدة الرسمية العدد 19 (مكرر) فى 1999/5/17م).

إذ تقضى المادة 209 تجارى، بأنه:

1- فيما عدا النقل البحرى، تسرى الأحكام المنصوص عليها فى هذا الفصل على جميع أنواع النقل، أيا كانت صفة الناقل ما لم ينص

(1) النشرة التشريعية، أبريل 1981م، العدد الرابع، ص 1655، 1683.

القانـون على غير ذلك.

2- كـما تـسرى تلـك الأحـكام عـلى النقـل، ولـو اقترنـت بـه عمليات مـن طبيعـة أخرى، مـا لم تكـن هـذه العمليـات هـى الغـرض الرئيـسى مـن التعاقد.

كذلـك، يخضـع النقـل الجـوى الداخـلى، لأحـكام الفـرع الرابـع مـن الفصـل السـابع المذكـور (المـواد مـن 284 - 299 تجـارى). وتقـضى المـادة 285 تجـارى، بأنـه:

1- تـسرى عـلى النقـل الجـوى الـدولى، أحـكام الإتفاقيـات الدولية النافـذة فى مصر، أى اتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929م المعدلـة، والتـى حلـت محلهـا اتفاقيـة مونتريال. الموقعـة بتاريـخ 1999/5/28م بشـأن توحيـد بعـض قواعـد النقـل الجـوى الـدولى، والتـى انضمـت إليهـا مـصر فى 2004/8/28م، وبـدأ العمل بهـا اعتبارا مـن 2005/4/25 [1].

2- تـسرى عـلى النقـل الجـوى الداخـلى، أحـكام هـذا الفـرع والأحـكام الخاصـة المنصـوص عليهـا فى المـواد التاليـة.

وأوضـح المـشرع، المقصـود بالنقـل الجـوى الداخـلى، فى عبـارات الفقـرة الثالثـة مـن المـادة 285 تجـارى، والتـى تنـص عـلى أنـه: يكـون النقـل الجـوى داخلياً إذا كانـت النقطتـان المعينتـان بإتفـاق المتعاقديـن للقيـام والوصـول واقعتـين فى مـصر، ولـو كانـت الطائـرة تواصـل رحلتهـا بعـد مغـادرة نقطـة الوصـول إلى مـا وراء الحـدود الإقليميـة[2].

وتحتكــر شركــة مــصر للطــيران (وشركات الطــيران الخاصــة المتعاقــدة معهــا

---

(1) بقرار رئيس الجمهورية رقم 276 لسنة 2004م - الجريدة الرسمية، العدد 16 بتاريخ 23 أبريل 2005م، أنظر الصفحات من 755 - 785.

(2) د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى، الإسكندرية، 2002م، بند 15.

والمرخص لها قانوناً) عمليات النقل الجوى الداخلى فى مصر، و هى شركة قومية قابضة أى أحد المرافق العامة المملوكة للدولة. كذلك، فإنه فى بعض الدول كفرنسا، يتم النقل الجوى «Transport Aerien» مشاركة بين طائفتين من الناقلين:

1- الشركة القومية «Air France» وتمتلك الدولة أغلبية أسهمها.

2- مشروعات "شركات" خاصة أخرى متعددة تقوم بالنقل الجوى، وتخضع لقانون خاص ولها أهميتها فى هذا المجال، والاتجاه فى مصر الآن يأخذ بهذا النظام، وفقاً لضوابط وقواعد خاصة، وهو ما نؤيده.

وفى مصر، ظلت شركة مصر للطيران «Egypt Air» تطبق أحكام اتفاقية وارسو 1929م المعدلة، على النقل الجوى الدولى والداخلى فى مصر. تطبيقاً للمادة 123 من قانون سنة 1981م المذكورة. وترتب على ذلك، أن كانت دراسة أحكام اتفاقية وارسو بشأن النقل الجوى الدولى، والإتفاقيات الدولية المعدلة والمكملة لها والنافذة فى مصر، كافية بذاتها للوقوف على أحكام عقد النقل الجوى الداخلى فى جمهورية مصر العربية. ولكن، لم يعد هذا هو الوضع الصحيح بعد صدور قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999م، والذى تضمن أحكاماً خاصة بالنقل الجوى الداخلى فى مصر، على نحو ما ذكرناه.

خطة الدراسة:

3 - مكرر - ندرس فيما يلى، موضوع النقل الجوى الداخلى والدولى.ونبدأ بدراسة الأحكام العامة للنقل بوجه عام، ثم ندرس الأحكام الخاصة بعقد النقل الجوى الداخلى والدولى، على النحو التالى:

الفصل الأول: نطاق تطبيق كل من القانون التجارى (الوطنى)، واتفاقية وارسو لسنة 1929م المعدلة، واتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

الفصل الثانى: عقد النقل الجوى الداخلى والدولى للأشخاص.

الفصـل الثالـث: عقـد النقل الجوى الداخلى والـدولى للبضائع.

الفصـل الرابـع: دعـوى المسـئولية، طبقـاً للقانـون التجـارى، واتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929م المعدلـة، واتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م[1].

أولاً: الأحكام العامـة للنقل:

4- نظـم المشرع، الأحـكام العامة للنقل، عـلى النحو التالى:

(أ) تعريف عقــد النقـل:

عـرف المـشرع فى المـادة 208 تجـارى، عقـد النقـل بأنـه اتفـاق يلتـزم بمقتضـاه الناقل، بـأن يقـوم بوسـائله الخاصـة بنقـل شـخص أو شـئ إلى مـكان معـين مقابـل أجره.

والواقـع، أن المـشرع لم يكـن فى حاجـة إلى إقحام نفسـه فى وضـع تعريف لعقـد النقل، فليـس مـن وظائـف المـشرع وضـع تعريفـات لعقـود أو أنظمـة قانونيـة، خاصـة عقـد النقـل الـذى اسـتقر الـرأى عـلى تعريفـه. وبوجـه عـام، فـإن التعريـف بالعقـود يدخـل فى الأسـاس فى مهـام الفقه.

(1) تحتوى هذه الإتفاقية على 57 (سبع وخمسون) مادة. وتشتمل على ديباجة وسبع فصول، على النحو التالى:

1- الفصل الأول: أحكام عامة (المواد من 1-2).

2- الفصل الثانى: المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع (المواد من 3-16).

3- الفصل الثالث: مسئولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر (المواد من 17-37).

4- الفصل الرابع: النقل بعدة وسائط (المادة 38).

5- الفصل الخامس: النقل الجوى الذى يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد (المواد من 39-48).

6- الفصل السادس: أحكام أخرى (المواد من 49-52).

7- الفصل السابع: البنود الختامية (المواد من 53-57).

أنظر لاحقاً، نصوص اتفاقية مونتريال باللغة العربية.

(ب) نطاق تطبيق أحكام النصوص القانونية:

عرفنا، أن أحكام القانون التجارى الواردة فى الفصل السابع من الباب الثانى، لا تسرى على النقل البحرى، وإنما تسرى على جميع أنواع النقل الأخرى (النقل البرى، النهرى، الجوى الداخلى)، أياَ كانت صفة الناقل (هيئة عامة، مؤسسة عامة، مصلحة عامة، شركة قابضة أو تابعة لها، شخص من أشخاص القانون الخاص)، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك، ويخضع النقل لتلك الأحكام، ولو اقترنت به (تخللته) عمليات نقل من طبيعة أخرى [1]، إلا إذا كانت هذه العمليات هى الغرض الرئيسى من التعاقد. (م 209 ت المذكورة).

ومثال ذلك، النقل المتتابع والنقل المختلط (الذى يتم بطريق البر أو النهر فى جزء من الرحلة، وبطريق البحر أو الجو فى جزء أو جانب آخر من النقل).

5-(أ) تكوين عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة (الطبيعة-الإثبات):

عقد النقل الجوى وعقد الوكالة بالعمولة للنقل من العقود الرضائية ويتم كل منهما بمجرد الإتفاق. والعقدان المذكوران من الأعمال التجارية المنفردة (بطبيعتها) بالنسبة للناقل الجوى[2] ومن ثم، يجوز إثبات عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل، بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً. (م 1/210 ت).

وعلى الرغم، من كون العقدان المذكوران من العقود الرضائية التى لا يتوقف انعقادها على إتخاذ شكل معين أو إتمام أعمال مادية من جانب

(1) نقل بحرى أو جوى.

(2) تقضى المادة 6ت بأنه: يعد أيضاً عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو جوية، وعلى وجه الخصوص ما يلى: (د) النقل البحرى والنقل الجوى.

أطرافها، إلا أن المشرع يقرر أن مجرد استلام الناقل للأشياء محل العقد يرتب انعقاده. أى أن «تسلم الناقل الشئ محل النقل يعد قبولاً للإيجاب الصادر من المرسل». (م 2/210ت).

وبالمثل، فإن صعود الراكب إلى وسيلة النقل (مجرد صعوده دون حاجة إلى استقراره بها) يعتبر قبولاً من الراكب، للإيجاب الصادر من الناقل، إلا إذا ثبت أن نية الراكب لم تتجه إلى إبرام عقد النقل.

(م 3/210ت) ويقع على الناقل عبء إثبات ذلك.

(ب) تعدد نماذج العقد:

إذا كان الناقل قد أعد سلفاً، أكثر من أنموذج واحد للعقود التى يبرمها انعقد النقل بمقتضى النموذج (أو النسخة Exemplaire) الذى يتضمن الشروط العامة للعقد، ما لم يتفق على إتباع نموذج آخر يشتمل على شروط خاصة. وإذا اتفق على إتباع أنموذج خاص، فلا يجوز تجزئة الشروط التى يشتمل عليها هذه النموذج. (م 1/211-2ت).

(ج) الناقل المحتكر:

إذ كان الناقل محتكراً نوعاً من النقل (سواء أكان هذا الإحتكار بنص فى القانون أو احتكاراً فعلياً) أو مستثمراً لخطوط نقل معينة، فإنه يعتبر فى حالة إيجاب دائم للجمهور. ولذا، فإنه يلتزم بقبول كل ما يقدم إليه من طلبات النقل، إلا إذا كان الطلب مخالفاً للشروط المقررة للنقل، أو تعذر على الناقل تنفيذه (مجرد التعذر وليس استحالة التنفيذ)، لأسباب لا شأن له ولا لتابعيه فى إحداثها. (م 212 ت).

6- مسئولية الناقل عن أفعاله وأفعال تابعيه:

المبدأ، أن مسئولية الناقل (المسئولية العقدية) تشمل مسئوليته عن أفعاله وأفعال تابعيه، التى تقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم. ويعتبر تابعاً،

كل شـخص يسـتخدمه الناقـل فى تنفيـذ الإلتزامـات المترتبـة عـلى عقـد النقـل. ويقـع باطـلاً كل شرط يقـضى بإعفـاء الناقـل مـن المسـئولية عـن أفعـال تابعيـه. (م 213ت).

7- الحـالات التـى لا تدخل فى مفهـوم القوة القاهرة:

مـن حـق الناقـل أن يعفى من المسئولية، عـن الأضرار الناجمة بسـبب القـوة القاهرة. وطبقـاً للـمادة 214ت: «1 - لا يعتـبر مـن القـوة القاهـرة فى عقـود النقـل انفجـار وسـائل النقـل أو احتراقهـا أو خروجهـا عـن القضبـان التـى تسـير عليهـا أو تصادمهـا، أو غـير ذلـك من الحـوادث التـى ترجـع إلى الأدوات أو الآلات التـى يسـتعملها الناقـل فى تنفيـذ النقـل، ولـو ثبـت أنـه اتخـذ الحيطـة لضـمان صلاحيتها للعمـل ولمنـع مـا تحدثـه مـن ضرر.

2- وكذلـك، لا يعتـبر مـن القـوة القاهـرة الحـوادث التـى ترجـع إلى وفاة تابعـى الناقل فجـأة أو إصابتهـم بضعـف بـدنى أو عقـلى أثنـاء العمـل، ولـو ثبـت أن الناقـل اتخـذ الحيطـة لضـمان لياقتهـم البدنيـة والعقليـة.

8- حالـة عـدم مسـئولية الناقـل عـن تعطـل النقـل أو الإنحـراف عـن خـط السـير (القاعـدة - التبريـر):

القاعـدة: لا يسـأل الناقـل عـن تعويـض الضرر الناشـئ، عـن تعطل النقـل أو الانحراف عـن الطريـق المعـين لـه، بسـبب الإضطـرار إلى تقديـم المسـاعدة لأى شـخص مريـض أو مصاب فى خطر. (م215 ت).

التبريـر: إن ذلـك يشـجع الناقلـون (الجويـون.. الـخ) على مسـاعدة المـرضى أو المصابين مـن ذوى الحـالات الخطـرة أو الحرجـة دون خشـية مـن المسـاءلة القانونيـة، لأن الناقـل الجـوى (وغـيره مـن الناقلـين) يقـوم فى مثـل هـذه الحـالات بأعـمال إنسـانية لا يجـب منعـه مـن تقديمهـا طالمـا أن مثـل هـذه المسـاعدات لا يترتـب عليهـا تعريـض حيـاة المسـافرين أو أيـاً منهـم لخطـر جـدى عـلى حياتـه أو صحتـه.

9- مفهـوم الغش والخطأ الجسـيم فى مسـائل النقل:

1- يقصـد بالغـش فى مـواد النقـل، كل فعـل أو امتنـاع يقـع مـن الناقـل أو مـن تابعيـه بقصـد إحـداث الضرر.

2- ويقصـد بالخطـأ الجسـيم، كل فعـل أو امتنـاع يقـع مـن الناقـل أو مـن تابعيـه برعونـة مقرونـة بـإدراك لمـا قـد ينجـم عنهـا مـن ضرر. (م216 ت).

وطبقـاً للقواعـد العامـة، يجـوز الإتفـاق عـلى إعفاء المديـن (الناقـل) من أية مسـئولية تترتـب عـلى عـدم تنفيـذ التزامـه التعاقـدى إلا مـا ينشـأ عـن غشـه أو عـن خطئـه الجسـيم. ومـع ذلـك يجـوز للمديـن أن يشـترط عـدم مسـئوليته عـن الغـش أو الخطـأ الجسـيم الـذى يقـع مـن أشـخاص يسـتخدمهم فى تنفيـذ التزامـه (م 2/217 مـدنى)[1].

ونـرى، أن الغـش والخطـأ الجسـيم موجبـان لمسـئولية الناقـل وتابعيـه فى جميـع الحـالات، وأنـه لا يجـوز للناقـل اشـتراط عـدم مسـئوليته عـن الغـش أو الخطـأ الجسـيم، الذى يرتكبـه الناقـل نفسـه أو يقـع مـن أحـد تابعيـه. والقـول بغـير ذلـك، يترتـب عليـه عـدم حرص الناقـل نفسـه فى تنفيـذ التزاماتـه القانونيـة، أو عـدم تدقيقـه فى اختيـار تابعـين أكفـاء. ويؤدى ذلـك بالطبـع إلى الإضرار بمصالـح الراكـب نفسـه، أو ضيـاع حقوقـه و حقـوق ورثتـه.

---

(1) ونذكر بأنه طبقاً للمادة 217 مدنى، يجوز الإتفاق على أن يتحمل المدين (الناقل) تبعة الحادث المفاجئ والقوة القاهرة.

الفصل الأول

نطاق تطبيق كل من التقنين التجارى واتفاقية وارسو لسنة 1929م المعدلة واتفاقية مونتريال لسنة 1999م

Domaine d´application du code de commerce

«et la Convention de «VARSOVIE 1929, MONTEREAL 1999

تمهيـد :

10- لا يخفـى أن النقـل الجـوى ذو طابـع دولى فى الأسـاس، وذلـك لما للطائـرة - أداة النقـل - مـن قـدرة ملحوظـة عـلى عبـور المسـافات الشاسـعة للـدول المختلفـة فى سـاعات قلائـل. ومـن هنـا، تكـون الظـروف مهيـأة لمنازعـات يغلـب عليهـا الطابـع الـدولى، لظهـور أطـراف أجنبيـة، سـواء تعلـق الأمـر بنقـل أشـخاص أو بضائـع.

ولابـد مـن حسـم مشـكلة تنـازع القوانـين وتحديـد القانـون الواجـب التطبيـق فى مثـل هـذه الحالات، أو وضـع قانون دولى يحكم النقل الجوى الدولــى.

وقـد قـدر المجتمـع الـدولى أهميـة وضـع اتفاقيـة دوليـة، لتنظيـم أمـور النقـل الجـوى الـدولى. وبـدأ السـعى لذلـك الغـرض، بعقـد مؤتمـر فى باريـس 26 أكتوبـر 1925م بمبـادأة مـن الحكومـة الفرنسـية، وكان غـرض المؤتمـر أساسـاً أن يفحـص مـشروع لمعاهـدة تتعلـق بمسـئولية الناقـل الجـوى، وكـون المؤتمـر لجنـة لدراسـة هـذا المـشروع ومـشروع ثـان لتنظيـم قواعـد ووثائـق النقـل الجـوى. وأسـفرت أعـمال

هــذه اللجنــة عــن إعــداد مــشروع واحــد لهاتــين المســألتين تــم عرضــه عــلى المؤتمــر للقانــون الخــاص المنعقــد فى وارســو «Warsaw» فى أكتوبــر 1929م.

وبعد ختام المناقشة للمشروع المشار إليه، ثم التوقيع على اتفاقية من جانب 31 دولة فى 12 أكتوبر 1929م، وسميت المعاهدة "وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى" وبدأ سريان الإتفاقية فى 13 أكتوبر 1929م، وقد تزايد عدد الدول الموقعة على الإتفاقية حتى وصل إلى ما يزيد على 120 منذ سنوات عديدة[1].

وظلت اتفاقية وارسو 1929م أساساً لتنظيم وتنسيق قواعد النقل الجوى على الساحة الدولية. ومع ذلك، فإن تغير الظروف الفنية والإقتصادية للملاحة الجوية، وكذلك استقلال عدد كبير من المستعمرات والمحميات بعد وضع الإتفاقية، جعلا من الضرورى إجراء تعديلات عليها لتتلاءم مع الأحوال الجديدة ومع مصالح الدول حديثة الإستقلال «الدول النامية» والتى أصبح لها دورها فى عالم الطيران التجــارى.

وتم مراجعة اتفاقية وارسو، وانعقد لذلك، مؤتمر لاهاى (من 5 إلى 28 سبتمبر 1955م) وضم المؤتمر 44 دولة وممثلين للهيئات الدولية كالأياتا واتحاد المؤمنين الجويين. وعدلت الإتفاقية بمقتضى بروتوكول لاهاى 1955م. ودون الدخول فى تفصيلات، فقد خفف البروتوكول من الشكلية المفروضة على وثائق النقل، وألغى الإعفاء من المسئولية عن أخطاء الإرشاد، كما رفع الحد المقرر لمسئولية الناقل، وحدد المقصود بالخطأ المنصوص عليه فى م 25 من الإتفاقية. وبدأ العمل ببروتوكول لاهاى منذ أول أغسطس 1955م.

ثم عدلت اتفاقية وارسو مرة أخرى بواسطة اتفاقية جواداً لاجارا «Guadala-jara» والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى، الذى ينفذ بواسطة شخص مختلف عن الناقل المتعاقد (الناقل الفعلــى).

---

(1) أنظر نص الإتفاقية باللغتين العربية والفرنسية، والبروتوكولات المعدلة لها، فاروق أحمد زاهر، تحديد مسئولية الناقل الجوى الدولى سنة 1977 رسالة دكتوراه، 560 وما بعدها.

ولكـن، هـذه التعديـلات لإتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929م، لم تنل رضاء الولايـات المتحدة الأمريكيـة[1]، خاصـة فيـما يتعلـق بالحـد الأقـصى للتعويـض المقـرر لمسـئولية الناقـل الجـوى، وكذلـك لوجـود اختـلاف فى تفسـير أسـاس مسـئولية الناقـل الجـوى، مما أدى إلى إعـادة النظر بصفـة شـاملة فى الإتفاقيـة وإجـراء تعديـلات جوهريـة عليهـا بمقتـضى بروتوكـول جواتيـمالا سـيتى الموقـع فى 8 مـارس 1971م، والـذى تضمـن تعديـل جوهـرى فى إتفاقيـة وارسـو فى مسـألتين هامتـين هـما أسـاس وطبيعـة مسـئولية الناقـل الجـوى، والحـد الأقـصى للتعويـض المقـرر فى حالـة المسـئولية.

كذلـك تـم توقيـع أربـع بروتوكـولات فى مونتريـال سـنة 1975م، يتعلـق ثلاثـة منهـا بتعديـل الوحـدة الحسـابية التـى يقـدر عـلى أساسـها التعويـض، بينـما اختـص البروتوكـول الرابـع بتعديـل أسـاس المسـئولية بشـأن نقـل البضائـع (م8 مكـرر)[2].

وأخـيراً، كـما ذكرنـا، تـم التوقيـع عـلى اتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م، التـى حلـت محـل اتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929م[3]. فيـما تضمنتـه مـن أحـكام.

شروط تطبيـق اتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929 وتعديلاتهـا، واتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م (نطـاق تطبيقهـا):

11- بالنظـر فى نصـوص اتفاقيـة وارسـو المعدلـة، واتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م، يتبـين أنـه لابـد مـن توافـر شرطـين لتطبيـق أيـا مـن الإتفاقيتـين المذكورتـين، وهـما:

---

(1) وتقوم هذه الدولة بأكثر من 40% من حركة النقل الجوى الدولى، وقد انسحبت من اتفاقية وارسو فى 1965/11/15م، لمطالبتها بأن يكون الحد الأقصى للتعويض هو 100 ألف دولار، د. فرج سليمان، القانون الجوى، 1983-1984، 179.

(2) د. أبو زيد رضوان، بند 204.

(3) حرص واضعو اتفاقية مونتريال على التوفيق بين مصالح الناقلين الجويين (شركات الطيران) ومصالح أصحاب الشأن فى الرحلة الجوية (الركاب، الشاحنون بوجه خاص) بما يترتب عليه تطور صناعة النقل الجوى. أنظر الجريدة الرسمية، سالفة البيان، ص 756.

1- أن يكـون النقـل الجوى دولياً.

2- أن يكـون النقل بمقابـل (النقل التجارى).

الفرع الأول

النقل الجوى الخاضع لإتفاقية وارسو لسنة 1929م [(1)]

واتفاقية مونتريال لسنة 1999م

أولاً: النقل الجوى الدولـــى

مفهـوم النقـل الجوى الدولى، فى اتفاقية وارسـو فى 1929م:

12- وفقـاً للـمادة 2/1 مـن الإتفاقيـة يعتـبر دوليـاً «كل نقـل تكـون فيـه (طبقاً لشروط الأطـراف) نقطـة الرحيـل ونقطـة الوصـول (سـواء أكان هنـاك إنقطـاع فى النقـل أو إنتقال من طائـرة لأخـرى أو لا) واقعتـين إمـا فى إقليـم دولتـين متعاقديـن وإمـا فى إقليـم دولـة متعاقـدة واحـدة فى حالـة مـا إذا نـص عـلى حصول رسـو جـوى فى إقليـم خاضع لسـيادة دولـة أخرى أو لإمارتهـا أو لإنتدابهـا أو لسـلطانها، ولـو كانـت هـذه الدولـة غـير متعاقدة».

لأغـراض هـذه الإتفاقية، تعنى عبارة «النقل الدولى» أى نقل تكـون فيه نقطتا المغادرة والمقصـد النهـائى، وفقـاً للعقـد المـبرم بـين الأطـراف، واقعتـين إمـا فى إقليم دولتـين طرفين أو فى إقليـم دولـة واحـدة طـرف، سـواء كان أو لم يكـن هنـاك انقطاع للنقـل أو كان هنـاك نقل من طائـرة إلى أخـرى، وذلـك إذا كانـت هناك نقطة توقـف متفق عليهـا فى إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكـن تلـك الدولـة طرفـاً. ولا يعتبر نقـلاً دولياً لأغراض هـذه الاتفاقية النقل بـين نقطتين

(1) د. محمد فريد العرينى، السابق، بند 17 وما بعده.

داخـل إقليـم دولـة واحـدة طـرف بـدون نقطـة توقـف متفـق عليهـا داخـل، إقليـم دولـة أخـرى.

يتبـين مـن هذين النصـين أن النقل الجوى يعتـبر دولياً فى حالتين:

13-1- وقـوع نقطـة الوصـول فى دولتـين «سـاميتين» متعاقديـن، ولا يؤثـر عـلى دوليـة النقـل فى هـذه الحالـة، أن يتـم النقـل عـلى مـتن طائـرة واحـدة أو أكـثر، ويسـتوى أن يتخلـل النقـل محطـات ترسـو فيهـا الطائـرة فى أقاليـم دول متعاقـدة (أطـراف) أو غـير متعاقـدة، أو يتـم النقـل بصفـة مبـاشرة دون هبـوط الطائـرة.

والأسـاس فى دوليـة النقـل هـو اتفـاق الأطـراف (الناقـل مـن جانـب والمسـافر أو الشـاحن مـن جانـب آخـر). فيعـد دوليـاً إبـرام عقـد نقـل بـين مصر وفرنسـا فـكل منهـا طرف فى الإتفاقيـة، وتطبـق الإتفاقيـة عـلى مثـل هـذا العقـد ولـو لم ينفـذ النقـل بسـبب عـودة الطائـرة لسـوء الأحـوال الجويـة، أو لوجـود إضراب مفاجئ عـن العمل فى المطارات الفرنسـية.

إلا أنـه، لا يعتـبر دوليـاً ذلـك النقـل المتفـق عـلى إتمامـه بـين محطتـين جويتـين واقعتين فى ذات الدولـة المتعاقـدة، حتـى ولـو اضطـرت الطائـرة إلى الهبـوط فى مطـار واقـع فى دولـة متعاقـدة أخرى.

ويقصـد بالطـرف السـامى المتعاقـد، الدولـة التـى صدقـت عـلى الإتفاقيـة أو انضمـت إليهـا، (م17 مـن بروتوكـول لاهـاى 1955، م2/37، 40 مـن الإتفاقيـة).

وتعتـبر الدولـة طرفـاً فى الإتفاقيـة حتـى ولـو انسـحبت منهـا طالمـا أن إنسـحابها لم يرتـب أثـره بعـد، كـما تظـل الدولـة المحميـة أو المشـمولة بالوصايـة مرتبطـة بالإتفاقيـة حتـى بعـد إنتهـاء الوصايـة أو الحمايـة، إذا كانـت الدولـة الحاميـة أو الوصيـة طرفـاً فى الإتفاقيـة[1].

(1) د. محمود بريرى السابق، بند 139.

2- وقوع النقل بين نقطتى قيام ووصول فى إقليم دولة متعاقدة واحدة، وذلك عند وجود اتفاق بين الأطراف على حصول رسو جوى «Escale» فى إقليم دولة أخرى ولو لم تكن هذه الدولة طرفاً فى الإتفاقية، ومثال ذلك النقل الذى يتم بين لتوانيا وتركمانستان (الإتحاد السوفيتى سابقاً) مع الإتفاق على وجود هبوط فى إيران (على فرض أن إيران ليست طرفاً فى الإتفاقية)، وكالنقل الجوى بين محطتين فى الولايات المتحدة الأمريكية (واشنطن ونيويورك) ووجود رسو فى كندا أثناء النقل، وكذلك النقل الجوى بين الإسكندرية وأسوان مع الإتفاق على وجود محطة جوية فى الرياض مثلاً. فمناط الأمر، هو وجود اتفاق مسبق بين الأطراف حتى ولو حالت الظروف دون نزول الراكب فى محطة الرسو التى تسبق الهبوط النهائى. كما، يظل النقل دولياً فى الفروض السابقة، حتى ولو لم تهبط الطائرة فى إيران، أو كندا، أو الرياض بسبب إضطرابات أو أحوال جوية سيئة.

إلا أنه، لا يعتبر نقلاً دولياً ذلك الذى يقع بين نقطتين على إقليم دولة غير متعاقدة، ولو كان هناك محطة جوية أو رسو جوى أثناء النقل يقع على إقليم دولة سامية منضمة للإتفاقية.

14- ويثور التساؤل عن مدى دولية رحلة الذهاب والعودة « Aller Retour»، التى يحمل فيها الراكب تذكرة ذهاب وعودة من محطة تقع فى دولة متعاقدة، إلى محطة تقع فى دولة أخرى ثم يعود الراكب إلى ذات محطة القيام، كما لو سافر الراكب من القاهرة إلى الخرطوم ثم عاد إلى القاهرة (على افتراض أن السودان ليست طرفاً فى الإتفاقية).

وقد يحدث أن تتأخر رحلة العودة للقاهرة، وأن يتسلم الراكب تذكرتين منفصلتين (واحد للذهاب وأخرى لرحلة العودة) فهل يعتبر هذا النقل دولياً ويخضع لإتفاقية فارسوفيا لسنة 1929م ؟

يرى البعض، أن مثل هذا النقل يخضع للمادة 2/1 من الإتفاقية، إذ لا يعدو الأمر أن يكون رحلة واحدة نقطة القيام والوصول فيها فى دولة متعاقدة

هـى مـصر، مع وجود محطة أو مرسى جوى فى السـودان (دولة أخرى)[1].

ويفـرق - الـرأى الراجح - بين فرضين:

الأول: أن تتـم الرحلـة بتذكـرة واحـدة يصدرهـا الناقـل لرحلـة ذهاب وعودة المسـافر، فتعتـبر الرحلـة واحـدة فى الذهـاب والعـودة، وتخضـع لإتفاقيـة وارسـو 1929م، لأننـا نكـون أمـام نقـل واقـع بـين نقطتـين فى ذات الدولـة المتعاقـدة، مـع وجـود مـرسى جـوى فى دولـة أخـرى غـير متعاقـدة.

الثـانى: أن تتـم الرحلـة بتذكرتـين منفصلتـين لـكل رحلـة عـلى حـدة، فإنـه لا تنطبـق الإتفاقيـة عـلى أسـاس أن النقـل، وإن كان دوليـاً، إلا أن كل رحلـة تقـع بـين دولتـين (نقطتـين) إحداهـما دولـة متعاقـدة والأخـرى ليسـت كذلك.

15- نكـرر، أن العـبرة فى اعتبـار العقـد ذو طبيعـة دوليـة يخضـع لأحـكام اتفاقيـة فارسـوفيا لسـنة 1929م، هـو بإتفـاق أو نيـة المتعاقديـن بغـض النظـر عـما حـدث فى الواقـع، وعـلى ذلـك يكـون النقـل بـين القاهـرة وأسـوان (رحلـة بـين نقطتـين تقعـان فى دولـة واحـدة طـرف فى الإتفاقيـة) غـير دوليـاً إذا كان مـن المتفـق عليـه أن تتـم بـين هاتـين المدينتـين حتـى لـو اضطـرت الطائـرة إلى الهبـوط فى الخرطـوم (نقطـة فى دولـة متعاقـدة) بسـبب سـوء الأحـوال الجويـة فى أسـوان، فهـذا النقـل يعـد نقـلاً داخليـاً.

وبالعكـس، إذا تـم الإتفـاق عـلى رحلـة بـين القاهـرة والخرطـوم، وكان بالطائـرة مسـافرين لأسـوان وآخريـن للخرطـوم، فـإن الرحلـة تعتـبر داخليـة بالنسـبة للمسـافرين لأسـوان، بينـما يكـون النقـل دوليـاً بالنسـبة للمسـافرين للخرطـوم، حتـى ولو أصبحـت الطائرة غـير صالحـة للسـفر بعـد وصولهـا لأسـوان. ويتفـق كل مـا سـبق ذكـره - فى رأينـا - مـع المـادة 2/1 مـن اتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999) سـالفة الذكـر.

---

(1) خاصة وأن المادة 2/1 لم تسلب عن النقل صفة الدولية، حتى ولو تحقق انقطاع للرحلة.

ثانيـاً: النقل بمقابـل (النقل التجارى):

16- يشـترط لتطبيـق اتفاقيـة وارسـو، أن يكـون النقـل دوليـاً على الوجه الـذى ذكرناه، كـما يلـزم فضـلاً عـن ذلـك أن يكـون النقـل الجـوى نظـير أجـر أو مقابـل يتـم دفعـه للنقـال، وقـد قضـت المـادة 1/1 مـن الإتفاقيـة عـلى سريانهـا عـلى كل نقـل دولى للأشـخاص أو الأمتعة أو البضائـع يتـم عـلى طائـرة فى مقابـل أجر.

يعنـى هـذا، أن الإتفاقيـة لا تـسرى إلا عـلى النقـل التجـارى، الـذى يسـتهدف الناقـل منـه تحقيـق الربـح مـما يحصـل عليـه مـن أجـر مـن المسـافرين أو أصحـاب البضائـع، وسـواء تحقـق الربـح أو لم يتحقـق.

ويقصـد بالأجـر، مقابـل الخدمـة التـى يقـوم بها الناقـل بقصـد تحقيق الربـح (المكافأة التـى يحصـل عليهـا الناقل).

لذلـك يقـال، أن مجـرد الإسـهام الرمـزى فى تكاليـف الرحلـة مـن جانـب المسـافر أو مالـك البضاعـة لا يعتـبر أجـراً، كـما لا يكفـى مجـرد تقديـم هديـة مـن الراكـب إلى الناقـل فى مينـاء الوصـول.

هكـذا يلـزم الإتفـاق عـلى تقديـم المقابـل عنـد إبـرام العقـد، ولا يهـم بعـد ذلـك أن يكـون هـذا المقابـل نقديـاً أو عينيـاً، أو التـزام بـأداء عمـل لصالـح الناقــل.

يتضـح مـن هـذا، أن انتفـاء أو غيـاب المقابـل يـؤدى إلى اعتبـار النقـل مجانيـاً، ولا تـسرى عليـه - مـن حيـث المبـدأ - اتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929م. ومـع ذلـك، يخضـع النقـل بالمجـان لقواعـد الإتفاقيـة المذكـورة إذا قامـت بـه طائـرة إحـدى مؤسسـات النقـل الجـوى (م1/1)، إذ أن عمليـات النقـل بالمجـان مـن جانـب إحـدى هـذه المؤسسـات، التـى تحـترف مهنـة النقـل الجـوى، تتـم - فى الغالـب - بغـرض الدعايـة للمؤسسـة كنقل شـخصيات مشـهورة فى عـالم السياسـة أو الإقتصـاد أو الفـن أو الرياضـة.. الـخ، أو النقـل المجـانى التـى تقـوم بـه المنشـأة لصالـح الدولـة إعـمالاً للـشروط الـواردة فى العقـد بـين منشـأة النقـل الجـوى وبـين

السلطة أو جهه الإدارة التى منحتها الإلتزام بالنقل، فهذا النقل يعد تجارياً. ويحدث عادة، أن تقوم مؤسسات الطيران بمنح موظفيها تذاكر مجانية سنوية أو نصف سنوية، لقضاء أجازاتهم فى الخارج. مثل هذا النقل، يعتبر تجارياً وخاضعاً لإتفاقية وارسو رغم عدم دفع الأجرة من الموظف لمؤسسة النقل التابع لها، إذ أن مثل هذه التذاكر، عبارة عن مزايا عينية لموظفى الناقل المحترف، بغرض الدعاية وتحقيق أغراض تجارية للمنشأة، بل ويضع الناقل ثمن التذاكر فى اعتباره عند تقدير المرتبات أو البدلات والأجور الإضافية لهؤلاء الموظفين.

وفى هذا المعنى تنص المادة 1/1 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م المذكورة على أنه: تسرى هذه الإتفاقية على كل نقل دولى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع التى تقوم به طائرة بمقابل. وتسرى أيضاً على النقل المجانى بطائرة، الذى تقوم به مؤسسة للنقل الجوى. أما النقل الذى لا يهدف الحصول على الربح، فلا يعد تجارياً، كقيام مالك لطائرة خاصة برحلة تضم أفراد أسرته أو أصدقائه.. الخ، أو قيام مؤسسة أو شركة غير محترفة (كشركات التنقيب عن البترول) بنقل خبرائها أو عمالها على متن طائرتها الخاصة. وتأكيداً لهذا المعنى: تقضى المادة 57/أ، ب من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م بأنه:

لا يجوز إبداء أى تحفظ على هذه الإتفاقية، إلا أنه يجوز لأى دولة طرف أن تعلن فى أى وقت بموجب إخطار موجه إلى جهة الإيداع أن هذه الإتفاقية لا تسرى على:

(أ) النقل الجوى الدولى الذى تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات

سيادة.

(ب) و/أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطتها العسكرية على

متن طائرات مسجلة فى تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها، والتى حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنهــا.

17- إذا تحقق الشرطان السابقان، اعتبر النقل دولياً وخاضعاً لإتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال الحالية، سواء كان القائم به هو الدولة أو شخص من أشخاص القانون العام (كمؤسسة أو منشأة) أو الأفراد أو الشركات والمؤسسات الخاصة، تنص المادة 1/2 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م على أنه: تسرى هذه الإتفاقية على النقل الذى تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام وفقاً للشروط المنصوص عليها فى المادة (1).

فإن تخلف الشرطان المذكوران، فإن النقل يخضع للقانون الذى تحدده قواعد الإسناد فى قانون القاضى. وجدير بالإشارة، أن اتفاقية وارسو سنة 1929 كانت تسرى على النقل المتتابع Successif أى النقل الذى يتم بواسطة عدد من الناقلين المتتابعين، فمثل هذا النقل يعتبر عملية واحدة للنقل الجوى، إذا اتفق الأطراف على ذلك، وسواء تم إبرامه فى شكل عقد واحد أو عقود متتالية (م3).

وفى هذا المعنى، تنص المادة 3/1 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م على أنه: يعتبر النقل الذى يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة، سواء كان الإتفاق بشأنه قد أبرم فى صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة.

وبالمثل تنص المادة 4/1 من الإتفاقية المذكورة على أنه: تسرى هذه الإتفاقية أيضاً على النقل المنصوص عليه فى الفصل الخامس، مع مراعاة الشروط الواردة فى ذلك الفصل.

الفرع الثانى

النقل الجوى غير الخاضع لإتفاقية وارسو 1929م

وإتفاقية مونتريال لسنة 1999م

عرفنا، أن الأصل هو خضوع النقل الجوى الداخلى للقانون الوطنى للدولة التى يتم على إقليمها، ما لم يوجد نص على خضوعه لقواعد اتفاقية وارسو[1]، كذلك لا تسرى الإتفاقية المذكورة - استثناء - على أنواع ثلاثة من النقل الجوى الدولى، على النحو التالى:

1- النقل الجوى الداخلى:

يقصد بالنقل الجوى، نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح. ويقصد بلفظ الأمتعة، الأشياء التى يجوز للمسافر حملها معه فى الطائرة وتسلم للناقل لتكونه فى حراسته أثناء السفر. ولا يشمل هذا اللفظ الأشياء الصغيرة والشخصية التى تبقى فى حراسة الراكب أثناء السفر. (م1/284-2 تجارى).

وعرفنا، أن المبدأ، أن الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوى بنوعيه (ركاب - بضائع)، والمنضمة إليها مصر، إنما تنطبق على النقل الجوى الدولى بالمفهوم السابق شرحه. وأن أحكام القانون التجارى - الخاصة بالنقل الجوى - تسرى على النقل الجوى الداخلى، وأن المشرع قد بين مفهوم هذا النقل. فهو عبارة عن النقل الذى يكون فيه المطاران «النقطتان» المتفق عليهما فيما بين المتعاقدين (الناقل من جهة والراكب أو المرسل للبضاعة من جهة أخرى) لقيام الطائرة ووصولها واقعان فى مصر. ولو قامت الطائرة بعد الهبوط فى مطار الوصول، بمواصلة الطيران إلى ما وراء الحدود الجغرافية «الإقليمية» المصرية

---

(1) أو اتفاقية مونتريال لسنة 1999م (م1/209 تجارى).

(أنظر المادة 285 تجارى فقرة 1-3 المذكورة).

ومثال ذلك، أن تتعاقد شركة مصر للطيران على نقل عدد معين من المسافرين من ميناء القاهرة الجوى إلى ميناء أسيوط الجوى، وتتعاقد فى ذات الوقت، على نقل الركاب من مطار القاهرة إلى مطار جدة الجوى، أو مطار الخرطوم الجوى، فبالنسبة للفريق الأول من الركاب (من القاهرة إلى أسيوط) يعتبر عقد النقل الجوى داخلياً ويخضع لقواعد وأحكام القانون التجارى المصرى والقوانين المكملة له.

وأما بالنسبة للفريق الآخر من المسافرين (من القاهرة - جدة أو من القاهرة - الخرطوم) فإن النقل يعتبر دولياً بالنسبة لهم فى جميع الحالات وفى جميع مراحله، ويخضع هذا النقل لأحكام اتفاقية مونتريال لسنة 1999م[1]، ولو وقع الحادث أو النزاع أثناء تحليق الطائرة فى الجو فى المسافة ما بين القاهرة وأسيوط، ذلك، أن نية المتعاقدين، كما قلنا، أن يكون مثل هذا النقل دولياً، ولو تخلله هبوط الطائرة فى مطار متوسط، مثل ميناء أسيوط الجوى.

2- النقل الجوى الدولى للبريد:

لا تسرى أحكام اتفاقية وارسو على عمليات النقل التى تحكمها المعاهدات الدولية للبريد (م2/2). وقد توسع بروتوكول لاهاى لسنة 1955م فى هذا الإستثناء، وقرر عدم سريان الإتفاقية على نقل الرسائل والطرود البريدية، وذلك لخضوع هذا النقل لإتفاقية القاهرة المبرمة فى 20 مارس 1924، وللقواعد التنظيمية للإتحاد الدولى للبريد. وفى العمل، يخضع نقل الرسائل والطرود البريدية- غالباً - لقواعد الإتفاقيات الثنائية بين الدول.

وتأكد استبعاد مثل هذا النوع من النقل من الخضوع لإتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول مونتريال 1975 (م3/2) فإذا تم نقل رسائل بريدية فلا

(1) كان مثل هذا النقل خاضعاً - فى السابق - لإتفاقية وارسو لسنة 1929م المعدلة.

يكـون الناقـل مسـئولاً إلا قبـل هيئة البريد المختصـة، طبقاً لقواعد العلاقـة بينهما.

وأخـذت اتفاقيـة مونتريـال بهـذا الحـل، إذ تقـضى المـادة 1/2 بأنـه: عنـد نقـل المـواد البريديـة تـسرى هـذه الإتفاقيـة عـلى النقـل الـذى تقـوم بـه الدولـة أو الأشـخاص الإعتباريون الآخـرون الخاضعـون للقانـون العـام وفقـاً للـشروط المنصـوص عليهـا فى المـادة (1).

كـما تقـضى المـادة 3/2 مـن الإتفاقيـة المذكـورة بأنـه: فيـما عـدا مـا ورد فى الفقـرة (2) مـن هـذه المـادة، لا تـسرى أحـكام هـذه الإتفاقيـة عـلى نقـل المـواد البريدية.

3- النقـل الجـوى الذى يتم على سـبيل التجارب الأولى:

يقصـد بذلـك، النقـل الـذى تقـوم به مؤسسـات الملاحـة الجويـة بغرض افتتـاح خطوط جويـة منتظمـة (م34) ويسـتوى أن تكـون الرحـلات التجريبيـة لنقـل المسـافرين أو البضائع.

ويـبرر عـدم سريـان اتفاقيـة وارسـو عـلى الرحـلات التجريبيـة، حتـى تلـك التـى لهـا طابـع دولى، بمـا كانـت تنطـوى عليـه مثـل هـذه الرحـلات مـن مخاطـر أو صعوبـات فنيـة أو علميـة، ولنـدرة المنشـآت الأرضيـة فى الفـترة التـى وضعـت فيهـا الإتفاقيـة.

واتفـق الـرأى، عـلى تفسـير المـادة 34 تفسـيراً ضيقـاً، وتطبيقها عـلى الرحـلات التى تتم لإكتشـاف خـط جـوى لم يطرقه الطـيران التجارى مـن قبل.

وعـلى ذلـك، فإنـه لا يعـد مـن قبيـل التجـارب المسـتثناة، قيـام مؤسسـة أو شركـة نقـل جـوى بتسـيير طائـرة لهـا لأول مـرة، عـلى خـط جـوى معـروف وسـبق اسـتعماله مـن قبـل بواسـطة مؤسسـات أخـرى للنقـل.

ويلاحـظ أن بروتوكـول لاهـاى لسـنة 1955 قـد ألغـى هـذا الإسـتثناء

وأصبحت الرحلات التجريبية خاضعة لأحكام اتفاقية وارسو سنة 1929م، وأخذت اتفاقية مونتريال (لسنة 1999م) بهذا الحل، حيث لم تتضمن أى نص مخالف.

4- عمليات النقل فى ظروف غير عادية:

لا تسرى اتفاقية وارسو لسنة 1929م على هذه العمليات، التى تتم فى ظروف غير عادية خارجة عن كل عملية مألوفة فى الإستغلال الجوى (م34).

ومثال هذه العمليات، تلك التى تنفذ لإنقاذ الطائرات أو السفن أو الأشخاص، وكذلك الرحلات العلمية إذ تعتبر أعمال النقل هنا أعمالاً استثنائية، لظروفها الغير مألوفة وللمخاطر التى تكتنفها، خاصة فى حالة اختطاف الطائرة أثناء النقل الجوى.

ومع ذلك، فطبقاً لبروتوكول لاهاى لسنة 1955م، يخضع هذا النقل - الإستثنائى - لأحكام اتفاقية وارسو (طالما كان لهالصبغة الدولية)[1]، ما عدا تلك الأحكام الواردة فى المواد 3 إلى 9 من الإتفاقية والتى تتعلق بوثائق النقل. وبذلك، يعفى الناقل من تحرير تذكرة السفر، واستمارة نقل الأمتعة، وخطاب النقل الجوى للبضائع (م16 من بروتوكول لاهاى). مثل هذا الحل لا يتعارض مع اتفاقية مونتريال حيث تقضى المادة 51 بأنه لا تسرى أحكام المواد (من 3 إلى 5) و (7) و (8)، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذى يتم فى ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل.

18- التنازع بين اتفاقية وارسو لسنة 1929م، وبروتوكول لاهاى لسنة 1955م:

يلاحظ، أنه عند وجود تعارض بين أحكام اتفاقية وارسو وأحكام

(1) ومثال ذلك النقل بطائرات الأجرة AviaonsTaxis، د. محمد فريد العرينى، السابق، بند 32.

بروتوكول لاهاى المعدل لها، فإنه تطبق أحكام الإتفاقية إذا كان النقل قد تم بين إحدى الدول الموقعة على الإتفاقية دون البروتوكول، ودولة أخرى منضمة إلى الإتفاقية وموقعة على البروتوكول، فأحكام الإتفاقية قبل تعديلها تعد «القدر المتيقن من الأحكام القانونية الدولية بين هاتين الدولتين[1].

وغنى عن البيان، أنه إذا تم النقل بين دولتين منضمتين إلى الإتفاقية وبروتوكول لاهاى المعدل لها، فإنه تسرى أحكام اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بالبروتوكول المذكور[2].

أما بالنسبة للنقل المشترك «Combine» أى عمليات النقل الذى يتم جانباً منها فى الجو والجانب الآخر بواسطة وسيلة نقل أخرى (قطار - عربات - سفن.. الخ)، فإن الإتفاقية لا تسرى إلا على الجزء من الرحلة الذى تم بطريق الجو، وذلك فى حالة ما اذا كانت هذه المرحلة من النقل قد توافر لها شروط تطبيق الإتفاقية وفقاً للمادة الأولى منها (م31). ومع ذلك، فقد قررت المادة 3/18 أن فترة النقل الجوى يمكن أن تشمل استثناء، النقل البرى اللازم لتنفيذ عقد الجوى (وبخاصة فى حالة النقل من طائرة إلى أخرى «Transbordement»)[3].

جدير بالذكر أن اتفاقية مونتريال قد أوضحت الحل فى حالة التنازع وبينها وبين اتفاقية وارسو لسنة 1929م المعدلة، وذلك ببيان العلاقة بين اتفاقية مونتريال لسنة 1999م والوثائق الأخرى لإتفاقية وارسو حيث تنص المادة 55 على أنه:

---

(1) د. محمود سمير الشرقاوى، بند 79.

(2) د. أبو زيد رضوان، بند 240.

(3) أنظر:

M. Alter, droit des transports, terrestres, aerien et Maritimes, internes et internationaux, 1964, 111.

د. محمد فريد العرينى، السابق، بند 42 وما يليه.

(1) ترجح هـذه الإتفاقيـة على أى قواعـد تنطبق على النقل الجوى الدولـــى.

1- بـين الـدول الأطـراف فى هـذه الإتفاقيـة بحكـم أن تلك الـدول تشـترك فى أنها طرف فى:

(أ) اتفاقيـة توحيـد بعـض قواعـد النقـل الجـوى الـدولى الموقعـة فى وارسـو فى 12 أكتوبـر / تشريـن الأول 1929 (المسـماة فيـما بعـد بإتفاقيـة وارسـو).

(ب) بروتوكـول تعديـل اتفاقيـة توحيـد بعـض قواعـد النقـل الجـوى الـدولى الموقعـة فى وارسـو فى 12 أكتوبـر / تشريـن الأول 1929 المحـرر فى لاهـاى فى 28 سـبتمبر / أيلـول 1955 (المسـمى فيـما بعـد ببروتوكـول لاهـاى).

(ج) اتفاقيـة توحيـد بعـض قواعـد النقـل الجـوى الـدولى الـذى يقـوم بـه شـخص غـير الناقـل المتعاقـد، المكملـة لإتفاقيـة وارسـو، الموقعـة فى غوادالاخـارا فى 18 سـبتمبر / أيلـول 1961 (المسـماة فيـما بعـد بإتفاقيـة غوادالاخـارا).

(د) بروتوكـول تعديـل اتفاقيـة توحيـد بعـض قواعـد النقـل الجـوى الـدولى الموقعـة فى وارسـو فى 12 أكتوبـر / تشريـن الأول 1929 المعدلـة بموجـب البروتوكـول المحـرر فى لاهـاى فى 28 سـبتمبر / أيلـول 1955 الموقـع فى مدينـة غواتيـمالا فى 8 مـارس / آذار 1971 (المسـمى فيـما بعـد بروتوكـول مدينـة غواتيـمالا).

(هـ) البروتوكـولات الإضافيـة مـن رقـم 1 إلى رقـم 3 وبروتوكـول مونتريـال رقـم 4 لتعديـل اتفاقيـة وارسـو المعدلـة بموجـب بروتوكـول لاهـاى أو اتفاقيـة وارسـو المعدلـة بموجـب كل مـن بروتوكـول لاهـاى وبروتوكـول مدينـة غواتيـمالا الموقعـة فى مونتريـال فى 25 سـبتمبر / أيلـول

1975 (المسـماة فيما بعد باسـم بروتوكولات مونتريال).

(2) أو داخـل إقليـم أى دولـة واحـدة طـرف فى هـذه الإتفاقيـة بحكـم أن تلـك الدولة طـرف فى واحـدة أو أكـثر مـن الوثائـق المشـار إليهـا فى الفقـرات الفرعيـة (مـن «أ» إلى «هـ») أعلاه.

وأمـا بالنسـبة للحكـم بالنسـبة للنقـل المشـترك «المختلـط»، فتأخـذ اتفاقيـة مونتريـال بحـل مماثـل لمـا تتضمنـه اتفاقيـة وارسـو. إذا تقـضى المـادة 4/18 مـن اتفاقيـة مونتريال لسـنة 1999م بأنـه: لا تشـمل مـدة النقـل الجـوى أى نقـل بـرى أو نقـل بحـرى أو نقـل فى مجـار مائيـة خـارج المطـار.

غـير أنـه إذا حـدث مثـل هـذا النقـل تنفيـذاً لعقـد نقـل جـوى بغـرض التحميـل أو التسـليم أو النقـل مـن مركبـة إلى أخـرى، فيفـترض أن الـضرر قـد نجـم عـن حـدث وقـع أثنـاء النقـل الجـوى، مـا لم يقـم الدليـل عـلى عكـس ذلـك.

وإذا قـام الناقـل، بـدون موافقـة المرسـل، بإسـتبدال واسـطة النقـل بواسـطة نقـل أخـرى، فيـما يتعلـق بالنقـل كليـاً أو جزئيـاً الـذى يتناولـه الإتفـاق بـين الأطـراف باعتبـاره نقلاً جويـاً، فـإن النقـل بتلـك الواسـطة الأخـرى يعتـبر أنـه تـم ضمن مـدة النقـل الجوى.

الفصل الثانى

عقد النقل الجوى (الداخلى والدولى)

للأشخاص والأمتعة

تعريف وتقسيم:

19- عقد النقل الجوى للأشخاص (الركاب)، عبارة عن اتفاق بين المسافر وبين الناقل الجوى، يتعهد بمقتضاه هذه الأخير بنقل المسافر من مكان إلى آخر محدد بالعقد، خلال مدة معينة بواسطة الطائرة، وذلك مقابل أجر يدفعه المسافر.

وتنقسم دراستنا لهذا العقد إلى ثلاثة فروع:

الفرع الأول: تكوين العقد وطبيعته وإثباته.

الفرع الثانى: تنفيذ العقد.

الفرع الثالث: مسئولية الناقل الجوى للركاب والأمتعة.

الفرع الأول

تكوين عقد نقل الأشخاص وطبيعته وإثباته[1]

تكوين عقد الأشـخاص:

20- يخضـع هـذا العقـد للقواعـد العامـة التـى تحكـم العقـود، مـن حيـث ضرورة توافـر الرضـاء والمحـل والسـبب والأهليـة. ولا تثـار مسـألة الأهليـة بالنسـبة للنقـال الجـوى (لأنـه فى غالـب الأحيـان يكـون شركـة أو مؤسسـة للنقـل، أى شـخص اعتبـارى محـترف للنقـل، ويقـوم بهـذا العمـل عـلى وجـه المقاولـة أو المـشروع)، كذلـك فـإن طبيعـة نقـل الأشـخاص تجعـل مـن غـير المقبـول اشـتراط توافـر الأهليـة فى حالـة نقـل الأطفـال أو القـصر. وتجـرى عمليـات النقـل عمـلاً دون التفـات للأعـمار أو الأهليـة، فالنقـل ليـس سـلعة بـل هـو خدمـة فى المقـام الأول.

ومـع ذلـك، فإنـه إذا كان الطفـل مسـافراً وحيـداً أو مـع شـخص غـير أحـد والديـه أو أخوتـه فإنـه يقـع عـلى شركـة الطـيران عـدم السـماح لسـفره إلا بعـد التأكـد مـن أن الطفـل ليـس مجـبراً عـلى السـفر أو مخطوفـاً، خاصـة بعـد شـيوع عصابات خطـف الأطفـال - وبخاصة الإنـاث - بغـرض التبنـى أو الدعـارة.

وعـلى الناقـل إخبـار سـلطات الميـناء الجـوى بمثـل هـذه الحـالات، حتـى ولـو لم يكـن هنـاك شـك مـن جانبـه أو شـكوى مـن الطفـل الـذى لم يبلـغ سـن الثامنة عـشر من عمـره. أما إذا كان المسـافر - ذكـراً أو أثنـى- قـد بلـغ هـذه السـن فإنـه لا مانـع قانونـاً من سـفره منفرداً أو مع غـيره طالمـا أنـه يحـوز وثائـق السـفر المطلوبـة وعـلى رأسـها جـواز السـفر، وتذكـرة السـفر، مـا لم يكـون ظاهـراً أن القـاصر (الـذى لم يبلـغ إحـدى وعشرون سـنة ميلاديـة) مجنوناً

(1) د. د. محمود مختار بريرى، د. عمر فؤاد عمر، السابق، بند 77 وما يليه.

أو معتوهاً مثلاً، ففى هذه الحالة يلتزم الناقل بإبلاغ سلطات المطار لتقرر السماح بسفره أو عدمه.

وعقد نقل الأشخاص عقد رضائى، فينعقد بمجرد التراضى، أى بتلاقى الإيجاب والقبول، من غير حاجة إلى شكل معين لإنعقاده.

فالكتابة ليست ركناً فى العقد، وإنما هى وسيلة هامة فى إثباته خاصة فى مواجهة المسافر. وأما فى مواجهة الناقل (شركة الطيران) فيجوز إثباته بكافة طرق الإثبات فى المسائل التجارية، كما سيلى بيانه.

ومحل عقد نقل الأشخاص، هو نقل المسافر وأمتعته من مكان إلى مكان الوصول، لذلك يكون المحل - غالباً - مشروعاً، ما لم يكون موضوع النقل تجارة غير مشروعة للرقيق أو للساقطات من النساء أو بيع الأطفال واستغلالهم فى البغاء.

ولكن، هل يجوز للناقل أن يرفض التعاقد مع بعض المتقدمين للسفر أو لشحن البضاعة ؟ وهل يتمتع فى ذلك بسلطة مطلقة فى القبول أو الرفض؟

لاشك، أن إعطاء الناقل سلطة تحكمية ومطلقة فى رفض نقل الأشخاص أو البضائع، من شأنه القضاء على صفة الخدمة أو المرفقية لعملية النقل، ومع ذلك فإن ظاهر نص المادة 33 من اتفاقية فارسوفى يوحى بحق الناقل فى رفض إبرام عقد النقل، دون أى قيود على حريته !!!. ولم تتضمن اتفاقية مونتريال لسنة 1999م، حكماً مخالفاً لذلك بشأن حرية التعاقد. حيث تقضى المادة 27 بأنه «ليس فى هذه الإتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام أى عقد للنقل، أو من التنازل عن أى أسباب دفاع متاحة بموجب الإتفاقية، أو من وضع شروط لا تتعارض مع أحكام هذه الإتفاقية».

21- إلا أن الفقـه يفـرق بين فرضين:

الأول: أن يتم النقل بواسـطة ناقـل منتظم[1]:

أى ناقـل أو مؤسسـة محترفـة للنقـل، لـكل أفـراد النـاس دون تفرقة، مـن خلال رحلات دوريـة منتظمـة وطبقـاً لجـدول معلـن سـلفاً، فهنـا لا يكـون للناقـل أن يرفـض نقـل الراغـب فى السـفر أو نقـل البضاعـة إلا لأسـباب معقولـة وغـير شـخصية، كـما إذا خـشى مـن سـلوك المسـافر، أو حالتـه الصحيـة أو العقليـة أو لكونـه مسـلحاً أو فى حالـة سـكر بـين، مـما ينطـوى عـلى تهديـد لسـلامة وأمـن الطائـرة أو المسـافرين الآخريـن، أو تكـون البضاعـة مـما يحتـاج لعنايـة أو لـشروط خاصـة لإجـراء نقلهـا، كـما فى نقـل المجوهـرات أو أوراق النقـد، أو المائعات أو السـوائل... الـخ.

وأيـدت ذلـك الحـق للناقـل المـادة 15 مـن شروط الأياتـا، حيـث يحـق للناقـل رفـض نقـل المسـافر الـذى لم يسـتوف إجـراءات السـفر، فى دولـة الإقـلاع أو دولـة العبـور أو دولـة الهبـوط، أو عـدم حملـه لوثائـق السـفر.

كذلـك، فإنـه طبقـاً للـمادة 125 مـن قانـون الطـيران المـدنى رقـم 28 لسـنة 1981م «لا يكـون الناقـل مسـئولاً إذا أضطـر قائـد الطائـرة لا نـزال راكـب يخـل بالنظـام منهـا أو يشـكل خطـراً عـلى سـلامة الطائـرة أو ركابهـا»، وهـو حـل حسـن فى نظرنـا.

وتأكيـداً لهـذا الحل، تقضى المـادة 299 تجارى بأنه:

1- لقائـد الطائرة السـلطة على جميع الأشـخاص الموجودين فيهـــا.

2- ولـه أن يقـرر إخـراج أى شـخص أو أى شـئ، يترتـب عـلى وجـوده فى الطائـرة خطر عـلى سـلامتها أو إخـلال بالنظـام فيهـا.

3- ولـــه أثنـــاء الطـــيران أن يقـــرر عنـــد الإقتضـــاء إلقـــاء الأشـــياء المشـــحونة فى

---

(1) أنظر سابقاً، بند 4.

الطائـرة أو بعضهـا أو وقودهـا، عـلى أن يخطـر بذلـك مـن يسـتثمر الطائـرة فى أقـرب وقـت. وعليـه أن يبـدأ بإلقـاء الأشـياء قليلـة القيمـة، كلـما كان ذلـك مسـتطاعاً.

4- ويكـون الناقل مسئولاً، عن هلاك الأشـياء التى يقـرر قائد الطائرة إلقاءهـا لسلامة الطائـرة (وذلك على غرار فكرة الخسـارات البحرية المشـتركة).

22- الفـرض الثـانى: أن يتم النقل بواسـطة ناقل غـير منتظم:

(نقل حسـب الطلب)

حيـث لا يكـون لعمليـات النقـل صفـة المرفـق العـام، بـل يتـم النقـل بإتفـاق بـين المسـافر والناقـل، بمناسـبة كل رحلـة عـلى حـدة، ففـى هـذه الحالـة يكـون للناقـل الجـوى سـلطة رفـض أو قبـول النقـل دون أيـة مسـئولية، ويعتـبر هـذا تطبيقـاً لمبـدأ سـلطان الإرادة ورضائيـة العقـود، كـما جـاء فى المـادة 33 مـن إتفاقيـة فارسـوفى، وهـو حـل حسـن.

ويلاحـظ، أن عقـد نقـل الأشـخاص، وإن كان مـن العقـود الرضائيـة كـما قلنـا إلا أنـه يعتـبر أيضـاً مـن عقـود الإذعـان، حيـث لا يسـتطيع المسـافر (الطـرف المذعـن) أن يناقـش شروط العقـد مـع الناقـل، تلـك الـشروط المطبوعـة التـى تعرضهـا شركات النقـل الجـوى عـلى الكافـة، ولا يكـون أمـام المسـافر إلا أن يقبلهـا برمتهـا أو يرفضهـا فيحـرم نفسـه مـن اسـتعمال المرفـق العـام. ويلاحـظ، أن الـشروط واحـدة بالنسـبة لـكل شركات الطـيران، والتـى أخذتهـا عـن شروط منظمـة الأياتـا «الإتحـاد الـدولى لـشركات النقـل الجـوى»[1].

طبيعـة عقد نقل الأشـخاص وإثباته:

22 مكــرر - تطبيقــاً للــمادة السادســة مــن التقنــين التجــارى، يعتــبر عقــد

(1) أنظر سابقاً، بند 8.

النقـل الجـوى للأشـخاص والبضائـع، عمـلاً تجاريـا منفـرداً. بحيـث يكـون تجاريـا فى جميـع الأحـوال بالنسـبة لناقـل الأشـخاص أو البضائـع. أمـا بالنسـبة للراكـب أو المرسـل (الشـاحن) للبضائـع فيجـب التفرقـة بـين مـا إذا كان تاجـراً وتعلـق السـفر (أو نقـل البضائـع) بأمـور تجارتـه فيكـون العقـد تجاريـا بالتبعيـة بالنسـبة لـه (م 8 ت)، وبـين مـا إذا كان المسـافر (أو المرسـل للبضائـع) غـير تاجـر، فيكـون عقـد النقـل مدنيـاً بالنسـبة لـه. وفى هـذا تقـضى المـادة 6 تجـارى بأنـه: يعـد أيضـا عمـلاً تجاريـاً كل عمـل يتعلـق بالملاحـة بحريـة كانـت أو جويـة، وعـلى وجـه الخصـوص مـا يـأتى:

(أ) بنـاء السـفن أو الطائرات وإصلاحهـا وصيانتها.

(ب) شراء أو بيع تأجير أو اسـتئجار السـفن أو الطائرات.

(ج) شراء أدوات أو مـواد تموين السـفن أو الطائرات.

(د) النقـل البحـرى والنقل الجوى.

(هــ) عمليات الشـحن أو التفريغ.

(و) اسـتخدام الملاحـين أو الطياريـن أو غيرهـم مـن العاملـين فى السـفن أو الطائرات.

23- وبالمثـل، كان الـرأى قـد إسـتقر قبـل صـدور قانـون التجـارة لسـنة 1999م، عـلى أنـه، يعتـبر عقـد نقـل الأشـخاص بطريـق الجو عمـلا تجاريا دائما (عمـل تجارى منفـرد) بالنسـبة للناقل. ولا يلـزم أن تتـم عمليـات النقـل عـلى وجـه الإحـتراف أو المقاولـة (أنظـر المـادة 6 تجـارى فقـرة د) إلا أن عمليـة النقـل لا تكـون كذلـك بالنسـبة للمسـافر أو أصحـاب البضائـع إلا إذا قـام بهـا تاجـر وتعلقـت بعملـه التجـارى[1]، ولا خـلاف عـلى هـذه المسـألة الأخيرة.

وقــد ذكرنــا، أن عقــد النقــل مــن العقــود الرضائيــة، لذلــك، فإنــه لا يلــزم

(1) أنظر كتابنا الوسيط فى القانون التجارى، 2006، البندان 65-66.

لإنعقـاده أن يتخـذ شـكلا معينـا، ويجـوز إثباتـه فى مواجهـة الناقـل بكافـة طـرق الإثبـات المقـررة فى المسـائل التجاريـة، فـإذا كان العقـد مدنيـاً بالنسـبة للمسـافر.

فإنه لا يجوز إثباته فى مواجهته إلا بالكتابة، طبقا للقواعد العامة فى الإثبات، متى تجاوزت قيمة العقد نصاب الإثبات بالبينة[1] (ألف جنيه. أنظر المادة 60 إثبات معدلة، ق 25 لسنة 1968 المعدل بقانون رقم 18 لسنة 1999م (م1)، والمادة 4 من ق. رقم 76 لسنة 2007م).

وقد أكدت الإتفاقية ذلك المبدأ (م 2/3) فقضت بأن عدم تسليم تذكرة سفر إلى المسافر أو عدم تضمنها للبيانات المطلوبة، أو غياب وثيقة النقل أو فقدها لا يترتب عليه أى أثر بالنسبة لوجود العقد أو صحته، ويظل العقد خاضعا للإتفاقية، ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات (م 2/5 إتفاقية فارسوفيا - المادتان 5/3، 2/4 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999) كما سيلى بيانه).

24- والواقع، أن العمل يجرى على كتابة عقد النقل، وتسليم تذكرة السفر التى تعد إحدى وسائل إثبات العقد[2]، فالشروط والبيانات التى يتضمنها مثل هذا العقد كثيرة، ومن الصعب أن تعيها ذاكرة المتعاقدين أو أن يتم إثباتها بالقرائن أو بشهادة الشهود، خاصة عندما يتعلق الأمر بالتزامات الأطراف ومسئولية الناقل فى حالات الهلاك أو التلف أو الوفاة أو التأخر فى وصول الراكب أو البضاعة.

كما أنه، من مصلحة الناقل أن يسلم تذكرة السفر للمسافر، وإلا فلا يجوز للأول التمسك بأحكام الإتفاقية المتعقلة بالإعفاء من المسئولية أو

---

(1) أنظر بحثنا بعنوان: «نظرية الإثبات فى قانون التجارة الجديد لسنة 1999م دراسة مقارنة، 2001، بند 22 وما بعده. الجريدة الرسمية، العدد مكرر فى 6 يونيو 2007.

(2) والتى يجوز إثبات عكسها - أنظر: إبراهيم فهمى، علوم الطيران المدنى الدولى، 1982، 25.

الخاصـة بالحدود القصـوى للتعويض (م 22).

وجـاءت المـادة 3 مـن بروتوكـول لاهـاى 1955م لتؤكـد هـذا الجزاء. عـلى خلاف ذلك، نـص بروتوكـول جواتيـمالا سـيتى 1971م، عـلى إعطـاء الناقـل الحـق فى التمسـك بأحـكام الإتفاقيـة الخاصـة بتحديـد المسـئولية، ولـو لم يكـن قـد سـلم المسـافر تذكـرة سـفر أو سـلمه تذكـرة ناقصـة، وذلـك لأن البروتوكـول المذكـور قـد رفع الحـدود القصـوى للتعويض، كما شـدد أحـكام مسـئولية الناقـل الجـوى، بحيـث لم يعـد هنـاك مصلحـة للناقـل فى التمسـك بأحـكام إتفاقيـة فارسـوفى[1].

وقـد إختـار المـشرع التجـارى المـصرى (فى مجـال النقـل الجـوى الداخـلى) الحـل الذى أخـذت بـه إتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929م وبروتوكـول لاهـاى لسـنة 1955م. حيـث تقـضى المـادة 1/286 تجـارى بأنـه «يجـب أن تتضمـن وثيقـة النقـل الجـوى بيانـا يفيـد بـأن النقـل يقـع وفقـاً لأحـكام المسـئولية المحـدودة المنصـوص عليها فى المـادة 292 من هـذا القانون، وإلا إمتنـع عـلى الناقـل التمسـك بهـذه الأحـكام». وبالعكـس فإنـه فى مجـال النقل الجـوى الدولى، فإنـه يـسرى الحـل العكـسى الـذى تضمنتـه المـادة 5/3 مـن إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م، والتـى تقـضى بأنـه «إن عـدم الإلتـزام بأحـكام الفقـرات السـابقة - الخاصـة بمسـتندات النقـل - لا يؤثـر عـلى وجـود أو عـلى صحـة عقـد النقـل الـذى يظـل خاضعـاً مـع ذلـك لقواعـد هـذه الإتفاقيـة بمـا فى ذلـك القواعـد المتعلقـة بتحديـد المسـئولية، وهـو حـل حسـن فى رأينـا.

(1) M. ALTER, OP. cit.,110.

الفرع الثانى

آثار عقد نقل الأشخاص

أولاً: بالنسبة للمسافر: حقوقه والتزاماته:

25- تحدد الشروط المطبوعة على تذكرة السفر، حقوق والتزامات المسافر وكذلك الإلتزامات المتبادلة بين طرفى عقد النقل (الناقل - المسافر). ولا يختلف مضمون هذه الشروط أو تحريرها من ناقل لآخر، حيث تتطابق - عموما - مع نموذج محرر بواسطة الأياتا.

وتتلخص حقوق وإلتزامات المسافر فيما يلى:

1- حق المسافر فى الحصول على تذكرة سفر، تمكنه من الإنتقال بالطائرة من مكان القيام إلى مكان الوصول فى الموعد والدرجة المتفق عليهما[1]. وتكون تذكرة السفر صالحة لمدة سنة إعتبارا من اليوم المعين للرحيل. وحق المسافر فى الحصول على تذكرة السفر قائم ولو تسلم من الناقل إيصالا مؤقتا «Coupon de vol» مثبتا لعقد النقل. ومع ذلك، فحصول المسافر على تذكرة السفر لا يخوله السفر دون حجز مكان على الطائرة المتفق على قيامها بالرحلة المقررة.

ويلاحظ أن الكوبون "الإيصال" المؤقت يعطى للمسافر حقا فى مواجهة المنشأة، بنقله فى الميعاد الذى حجز له فيه مقعدا على متن الطائرة، فهذا الكوبون بمثابة قسيمة دفع ثمن تذكرة السفر.

2- يلتزم المسافر أساسا بدفع قيمة تذكرة السفر، وله الحق فى إسترداد

---

(1) ويستفاد هذا من نص المادة 1/211 تجارى، والمادة 1/3 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

قيمتهـا إذا لم يقـم الناقـل بالرحلـة، مـع حـق المسـافر فى المطالبـة بالتعويـض الواجـب طبقـا للمبـادئ العامـة.

3- يلتزم المسافر بإحترام تعليمات الناقل الجوى التى تفرض على الراكب التواجد فى مطار القيام فى الوقت الذى تحدده جداول مواعيد السفر. وبصفة عامة، على الراكب الحضور مبكراً قبل الرحلة بوقت يسمح بإتمام الإجراءات الإدارية أو الجمركية وإجراءات الركوب. ووصول المسافر بعد الموعد المتفق عليه يعطى للناقل حق إلغاء الحجز بالنسبة لهذا المسافر، ويكون للطائرة الإقلاع دون إنتظاره، دون مسئولية الناقل عن الأضرار التى قد تلحق بالراكب من جراء عدم السفر، أو بسبب عدم قيام هذا الأخير بإلتزاماته.

4- على المسافر أن يمتثل للقوانين وللوائح التى تسرى على الرحلة، خاصة حيازة المستندات اللازمة للخروج أو للدخول من أو / فى دولة القيام ودولة الوصول، وكذلك اللوائح والتعليمات الخاصة بأمن المسافرين وأمن المطارات والطائرات.

ثانياً: بالنسبة للناقل: إلتزاماته وحقوقه:

26- (1)- يلتزم الناقل أولاً بتسليم المسافر تذكرة السفر (م 1/3). ويجب أن تشتمل هذه التذكرة على بيانات معينة، ورد ذكرها بالمادة 3 من الإتفاقية، وهذه البيانات هى: مكان وتاريخ تحرير التذكرة، نقطتا القيام والوصول، محطات الهبوط (مع وجود تحفظ مؤداه حق الناقل فى تغييرها فى حالة الضرورة دون أن يؤدى هذا إلى إنتفاء الصفة الدولية عن النقل)، اسم وعنوان الناقل أو الناقلين، وبيان خضوع النقل لنظام المسئولية المقرر فى إتفاقية فارسوفى لسنة 1929م المعدلة.

إلا أن، بروتوكول لاهاى لسنة 1955م، قد تطلب ذكر ثلاث بيانات

فقط بتذكرة السفر وهى: نقطتا القيام والوصول، المحطات التى تهبط فيها الطائرة فى الدول الأخرى، إذا كانت نقطتى القيام والوصول فى إحدى الدول «السامية» المتعاقدة، وأخيراً بيان يقرر خضوع النقل لإتفاقية فارسوفى التى تحدد - بصفة عامة - مسئولية الناقل الجوى.

وقد سبق أن أشرنا، إلى الجزاء الذى يترتب على عدم تسليم تذكرة السفر بواسطة الناقل (أنظر سابقا بند 23).

وبخصوص مستندات النقل وواجبات الأطراف فى حالة نقل الركاب والأمتعة، تقضى المادة 3 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م بأنه:

1- فى حالة نقل الركاب، يتعين تسليم مستند نقل فردى أو جماعى يتضمن ما يلى :

(أ) بيان نقطتى المغادرة والمقصد النهائى.

(ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائى واقعتين فى إقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة فى إقليم دولة أخرى.

2- يجوز الإستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه فى الفقرة (1) بأى وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة فى تلك الفقرة. وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة.

3- على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة.

4- يعطى الراكب إشعاراً كتابياً يفيد بأنه فى الحالات التى تنطبق

عليهـا هــذه الإتفاقيــة فإنهـا تحكـم وقــد تحــد مــن مســئولية الناقلــين عــن الوفــاة أو الإصابــة، وعــن تلــف الأمتعــة أو ضياعهــا أو تعيبهــا، وعــن التأخــير.

5- إن عـدم الإلتـزام بأحـكام الفقـرات السـابقة لا يؤثـر عـلى وجود أو عـلى صحة عقد النقـل، الـذى يظـل مـع ذلك خاضعـاً لقواعـد هـذه الإتفاقية بما فيهـا القواعد المتعلقـة بتحديد المسـئولية.

(2)- عـلى الناقـل الجـوى التحقـق مـن إسـتيفاء المسـافرين عـلى الطائـرة، والبضائـع المشـحونة عليهـا أو التـى يحتفـظ المسـافرون بحيازتهـا أثنـاء السـفر، للشروط اللازمـة للصعود عـلى الطائـرة، كـما يقررهـا القانـون ولوائـح النقـل. (م 2/286 تجـارى).

وفى هـذا المعنـى تقـضى المـادة 1/126-2 مـن قانـون الطـيران المـدنى لسـنة 1981م بأنـه، يجـب عـلى كل ناقـل جـوى يعمـل فى إقليـم الجمهوريـة، التحقـق مـن إسـتيفاء الـركاب والبضائـع للمسـتندات والوثائـق اللازمـة للدخـول إلى الجمهوريـة أو الخـرج منهـا إلى المطـار المقصـود. وتـسرى أحـكام البنـد السـابق عـلى النقـل الجـوى الداخـلى عنـد الإقتضـاء.

وفضـلاً عـن ذلـك، تقـضى المـادة 6 مـن قانـون الطـيران المـدنى لسـنة 1981م، بأنـه لسـلطات الطـيران المـدنى الحـق - عنـد الـضرورة - فى تفتيـش الطائـرات ومنعهـا مـن الطـيران، أو حجـز أيـة وثائـق تتعلـق بهـا لمراقبـة أحـكام هـذا القانـون.

27- (3)- يلتـزم الناقـل، بصفـة أساسـية بنقـل الراكـب مـن مـكان القيـام إلى مـكان الوصـول، طبقـاً لـشروط الإتفـاق، سـواء فيـما تعلـق بتاريخ وسـاعة القيام والوصـول، أو درجة السـفر أو إطعـام المسـافر كلـما اسـتلزمت طبيعـة الرحلـة ذلـك، وتوفـير الخدمـة الصحيـة المناسـبة... الـخ.

4- إلتــزام الناقــل بتوصيــل المســافر - ســليماً ومعــافى - هــو وأمتعتــه

الخاصة إلى مكان الوصول، وهذا ما يعرف بالالتزام بالسلامة (م 17 من إتفاقية وارسو)، ولنا عودة لهذا الموضوع عند دراسة مسئولية الناقل الجوى. (أنظر لاحقا، المواد 287 - 289 ت، والمادة 17 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م).

ويلاحظ، أن الأمتعة الخاصة بالمسافر اللازمة لإستعماله الشخصى، إما أن تكون حقائب صغيرة يحملها الراكب فى يده أو على ظهره «Sac a dos»[1]. ويبقيها معه على متن الطائرة وفى حراسته أثناء الرحلة، طالما لم تتجاوز الوزن المسموح به مجانا. وإما أن تكون أمتعة أو حقائب مسجلة، يقوم الراكب بتسليمها للناقل فى مكان القيام ويكون الناقل حارسا لها، وسلم للراكب خطاب أو إيصال عنها[2]، ليتمكن المسافر من استردادها فى مطار الوصول، ويتم نقل هذه الحقائب مجانا، طالما لم تتجاوز الوزن المبين بالتذكرة (ويكون عادة 20 إلى 25 كيلو جرام بالنسبة مسافر بتذكرة أو بنصف تذكرة سفر).

(5) يلتزم الناقل الجوى، بتسليم المسافر بطاقة صعود الطائرة Boarding، والتى يبين فيها درجة السفر، ورقم الرحلة، ورقم مقعد المسافر.

(6) من حق الناقل الجوى الحصول على قيمة تذكرة السفر عند تسليمها للراكب، ويحق للناقل رفض نقل أى شخص آخر يتنازل له الراكب عن تذكرة السفر، نظراً للطابع الشخصى لعقد النقل، مما يجعل التذكرة غير قابلة للتحويل (للتظهير أو التسليم) دون موافقة من الناقل.

28- هذا، وتحدد الشروط المطبوعة فى تذكرة السفر التزامات الناقل. ووفقاً لها يلتزم الناقل ببذل أقصى جهده لنقل المسافرين وأمتعتهم ويبذل فى سبيل ذلك العناية المعقولة. ولكن، هذا الإلتزام العام يترتب عليه قدراً كبيراً من الحرية للناقل.

---

(1) Hand - Back.

(2) Label.

فحسب هذه الشروط، لا يكون الناقل ملزماً بأن يبدأ النقل أو أن يتمه فى المواعيد المتفق عليها: فالمواعيد المذكورة فى جدول المواعيد ما هى إلا مواعيد تقريبية وغير مضمونة، ولا تعتبر جزءاً من العقد. ويمكن تعديل هذه المواعيد دون إعلان سابق، كما يمكن للناقل، ودون إخطار، أن يحل محله ناقل آخر أو أن يستعمل طائرات أخرى، وأن يعدل أو يلغى محطات الهبوط المذكورة فى تذكرة السفر "فى حالة الضرورة". ويستطيع الناقل عن طريق شروط تدون فى التذكرة أن يحدد مسئوليته، فى حالة إلغاء الخط الجوى الذى صدرت التذكرة من أجله، بحيث لا يلتزم إلا برد قيمة تذكرة السفر !!!.

وتتضمن تذكرة السفر تحديد شروط النقل، كتحديد الناقل (شركة الطيران التى أصدرت التذكرة) وكذلك الشركات الأخرى (التى تقوم بالنقل أو تتعهد بنقل المسافر وأمتعته، أو التى تتعهد بتقديم خدمات أخرى وتكون على علاقة مع الناقل)، وتوضح شروط تذكرة السفر أيضاً أن النقل الذى تم بواسطة عدة ناقلين يعتبر عملية واحدة.

بالإضافة إلى ذلك، تحدد شروط تذكرة السفر نظام المسئولية العقدية للناقل الجوى، وكذلك تعريفة النقل، والمواعيد.

الفرع الثالث

مسئولية الناقل الجوى للأشخاص

(فى حالة النقل الجوى الداخلى والدولى)

تمهيد :

29- وضعت اتفاقيتا فارسوفى لسنة 1929 ومونتريال لسنة 1999م، نظاماً لمسئولية الناقل الجوى، وهى مسئولية تترتب بقوة القانون وفى حدود معينة، وهذا النظام الذى تضمنته الاتفاقيتان يحتوى على مزايا جلية للناقل. ويتوقف تطبيق الإتفاقيتين فى هذا الشأن على شروط معينة يجب أن يحترمها الناقل. وقد تضمنت الإتفاقيتان عدة نصوص تتعلق بالإختصاص والإجراءات، والمواعيد الواجب احترامها لمباشرة دعوى المسئولية.

فتقوم مسئولية الناقل الجوى، وفقاً للإتفاقيتين المذكورتين بقوة القانون. ذلك، أن إلزام المسافرين أو أصحاب الشأن أن يقدموا الدليل على خطأ الناقل، يعنى إلزام هؤلاء بعبء إثبات يكون من المستحيل - عادة - أن يقوموا به. وأخذ المشرع التجارى المصرى بالحل الذى أقرته المعاهدتان المذكورتان.

1- المسئولية بقوة القانون

قرينة الخطأ - حالات المسئولية:

30- تطبيقاً لمبدأ المسئولية بقوة القانون، نصت المادة 17 من إتفاقية وارسو على أن «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى يقع فى حالة وفاة أو جرح أو أى أذى بدنى آخر يلحق براكب، إذا كانت الحادثة التى تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو فى خلال عمليات الصعود أو الهبوط للركاب».

وقد أضافت المادة 19 من الإتفاقية إلى هذا المبدأ توضيحاً، مؤداه

مسـئولية الناقـل عـن الـضرر الناشـئ عـن التأخـير فى نقـل الـركاب, ولم تنـص الإتفاقيـة علـى مـدة معينـة يجـب علـى الناقـل احترامهـا وإلا أعتـبر متأخـراً فى نقـل المسـافرين.

وتبنـى واضعـو إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م ذات الأحـكام، أى مسـئولية الناقـل الجـوى الـدولى للأشـخاص بقـوة القانـون. ويتضـح مـن عبـارات المادتـين 17، 19 مـن هـذه الإتفاقيـة أن الناقـل الجـوى الـدولى للأشـخاص يكـون مسـئولاً فى حـالات ثـلاث هـى:

1- وفـاة الراكب أو إصابته الجسـدية (وليـس الأضرار المعنوية).

2- الأضرار التـى تلحـق بالأمتعة المسـجلة أو ضيـاع هذه الأمتعة.

3- الأَضرار الناشـئة عـن التأخـير فى نقل الـركاب أو الأمتعة أو البضائـع بطريق الجو.

وحـرص واضعـو الإتفاقيـة على النص فى المـادة 4/17 عـلى النـص عـلى إنـه يقصـد بالأمتعـة، كلاً مـن الأمتعـة المسـجلة والأمتعـة غـير المسـجلة، مـا لم يوجـد شرط مخالـف.

وبيانـاً لما سـبق، نورد نـص المادتين 17، 19 من إتفاقية مونتريـــال.

تنـص المادة 17 على إنه:

1- يكـون الناقـل مسـئولاً عـن الـضرر الـذى ينشـأ فى حالـة وفـاة الراكـب أو تعرضـه لإصابـة جسـدية، بـشرط أن تكـون الحادثـة التـى سـببت الوفـاة أو الإصابـة قـد وقعـت فقـط عـلى مـتن الطائـرة أو أثنـاء أى عمليـة مـن عمليـات صعـود الـركاب أو نزولهـم.

2- يكـــون الناقـــل مســـئولاً عـــن الـــضرر الـــذى ينشـــأ فى حالـــة تلـــف الأمتعـــة المســـجلة أو ضياعهـــا أو تعيبهـــا، بـــشرط أن يكـــون الحـــدث الـــذى ســـبب التلـــف أو الضيـــاع أو التعيـــب قـــد وقـــع فقـــط عـــلى مـــتن الطائـــرة

أو أثنـاء أى فـترة كانـت فيهـا الأمتعـة المسـجلة فى حراسـة الناقـل. غـير إنه إذا كان الـضرر ناجـمًا وبقـدر مـا يكـون ناجـمًا عـن خلـل كامـن فى الأمتعـة أو عن نوعيتهـا أو عـن عيـب ذاتى فيهـا، فـلا يكـون الناقـل مسـئولاً، وفى حالـة الأمتعة غـير المسـجلة، بمـا فى ذلـك الأمتعـة الشـخصية، يكـون الناقـل مسـئولاً إذا كان الـضرر ناتجـاً عـن خطئـه أو خطـأ تابعيـه أو وكلائه.

3- إذا أقـر الناقـل بضيـاع الأمتعـة المسـجلة، أو إذا لم تصـل الأمتعـة المسـجلة خـلال واحـد وعشريـن يومـاً مـن التاريـخ الـذى كان يجـب وصولهـا فيـه، يحـق للراكـب ممارسـة الحقـوق الناشـئة عـن عقـد النقـل فى مواجهـة الناقـل.

4- مـا لم ينـص عـلى خـلاف ذلـك، تعنـى عبـارة «الأمتعـة» فى هـذه الإتفاقيـة كلاً مـن الأمتعـة المسـجلة والأمتعـة غـير المسـجلة.

وتنـص المـادة 19 عـلى إنـه: يكـون الناقـل مسـئولاً عـن الـضرر الذى ينشـأ عـن التأخير فى نقـل الـركاب أو الأمتعـة أو البضائـع بطريـق الجـو. غـير أن الناقـل لا يكـون مسـئولاً عـن الـضرر الـذى ينشـأ عـن التأخـير إذا أثبـت إنـه اتخـذ هـو وتابعـوه ووكلاؤه كافـة التدابـير المعقولـة اللازمـة لتفـادى الـضرر أو إنـه اسـتحال عليـه أو عليهـم اتخـاذ مثـل هـذه التدابـير.

وعـلى ذلـك، يقـع عـلى قـاضى الموضـوع أن يحـدد متـى يتحقـق هـذا التأخـير، ويجرى العمـل عـلى التسـليم بصحـة الـشروط الـدارج بعـدم ضـمان الناقـل تنفيـذ المواعيـد المعلنـة بجداولـه، طالمـا كان هـذا التأخـير بسـيطاً «Retard Simple et Modesto».

والأصـــل إذا: أن مســـئولية الناقـــل الجـــوى وفقـــاً للإتفاقيـــة، مســـئولية تعاقديـــة، ويتحملهـــا هـــذا الناقـــل بقـــوة القانـــون بمجـــرد إخلالـــه بالتزامـــه بســـلامة المســـافرين

أو البضاعة (المادتان 17، 18)[1]. فهناك قرينة على خطأ الناقل، وتنشأ هذه القرينة بمجرد حدوث الضرر، فمسئولية الناقل الجوى هى مسئولية خطئيه، أساسها فكرة الخطأ.

وقد تبنى المشرع التجارى المصرى ذات الحل الأخير. حيث تقضى المادة 287 تجارى بأنه: «يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأى ضرر بدنى آخر، إذا وقع الحادث الذى أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب فى حراسة الناقل أو تابعيه، داخل مطار القيام أو فى الطائرة أو داخل مطار الوصول، أو فى أى مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً.

ولا يسأل الناقل الجوى فقط، فى حالة موت المسافر أو إصابته بجروح أو أضرار بدنية أخرى، على الوجه المبين فى المادة 287 تجارى المذكورة. وإنما يسأل أيضاً، عن الضرر الذى يلحق بالمسافر، متى كان الضرر مترتباً على التأخير فى وصول الراكب أو الأمتعة (وجود علاقة سببية بين الضرر والتأخير فى الوصول). وذلك تطبيقاً للمادة 1/289 تجارى.

وجدير بالذكر، أن اتفاقيتى وارسو ومونتريال لم تقررا مسئولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص عن الأضرار المعنوية والأدبية (غير البدنية) التى تلحق بالمسافر أو أحد من ورثته.

وبالمثل فإن المشرع المصرى لم يقرر فى المادة 287ت. المذكورة، مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار غير البدنية (المعنوية أو الأدبية) التى تلحق بالمسافر (أو ورثته). ومن جانبنا، نميل إلى مسئولية الناقل عن الأضرار الغير مادية، قياساً على المبدأ الذى قرره المشرع نفسه فى المادة 265/ب تجارى، والذى يقضى صراحة بمسئولية الناقل البرى للأشخاص، عما لحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية.

---

(1) من كلا الإتفاقيتين المذكورتين.

وعلى غرار إتفاقية فارسوفيا وإتفاقية مونتريال، لم يحدد المشرع المصرى مدة معينة يجب على الناقل مراعاتها فى النقل، وإلا فإنه يفترض إنه قد تأخر فى نقل المسافرين، على خلاف الحال بالنسبة للتأخر فى نقل الأمتعة أو البضائع، كما سيلى بيانه (أنظر المادة 2/289 تجارى). ونرى أن المشرع لم يكن موفقاً فى تبنى هذا الحل.

الحكم بالنسبة للنقل المجانى:

الأصل، أن يكون النقل الجوى (للأشخاص والبضائع) نظير مقابل مادى (أجرة) يدفعها الراكب أو المرسل للناقل. فعقد النقل الجوى عقد تجارى وهو عقد معاوضة. إلا إنه، قد يتفق على أن يكون النقل بالمجان. فى هذه الحالة، لا يكون الناقل الجوى مسئولاً إلا إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن خطأ فى الناقل أو من تابعيه أو وكلائه. فعبء الإثبات يقع فى هذه الحالة على المدعى المضرور (وليس على الناقل على خلاف ما قضت به المادة 287 تجارى المذكورة) وفى هذه الحالة، يجوز للناقل الجوى أو لتابعيه أو لوكيله، التمسك بتحديد المسئولية وفقاً للمادة 292 تجارى، كما سيلى بيانه (م 1/297 تجارى). هذا، ويكون النقل مجانياً إذا كان بدون أجرة ولم يكن الناقل محترفاً النقل (مثل النقل أو التنزه بالطائرة المملوكة لأحد الأقارب أو الأصدقاء). فإذا كان الناقل محترفاً، اعتبر النقل غير مجانى ولو كان بغير أجرة (م2/297 تجارى). كقيام احدى شركات الطيران بنقل بعض موظفيها أو العاملين بها مرة كل سنة بدون أجرة، أو نقلها المجانى لأحد المشاهير، وذلك على سبيل الدعاية للشركة. ويتفق هذا الحل مع أحكام كل من اتفاقيتى وارسو ومونتريال، على نحو ما سبق بيانه (راجع ما سبق، بند 16).

أحوال دفع المسئولية (حالات الإعفاء من المسئولية):

(أ) فى القانون المصرى:

يجوز للناقل الجوى، طلب إعفائه التام من المسئولية عن الأضرار

البدنيـة التـى تلحـق بالمسـافر أثنـاء السـفر، وكذلـك الأضرار التـى تلحـق بالأمتعـة أو البضائـع المنقولـة، بـشرط أن يثبـت أن الـضرر أو الفقـد كان بسـبب أجنبـى عنـه أو عـن تابعيـه. وقـد تضمـن القانـون التجـارى خمـس حـالات للإعفـاء مـن المسـئولية يسـتطيع الناقـل التمسـك بهـا أو بإحداهـا حسـب الظـروف، ويقـع عـلى الناقـل عـبء إثبـات هـذا الإدعـاء لـكى ينفـى مسـئوليته. وهـذه الحـالات هـى: القـوة القاهـرة، أو العيـب الـذاتى فى الشـئ، أو خطأ المرسـل أو خطـأ المرسـل إليـه، أو خطـأ الراكـب. (أنظـر م 1/290 تجـارى).

ومـع ذلـك، فإنـه إذا أثبـت الناقـل أحـد الأمور المذكـورة حالاً، جـاز للمدعـى نفى هذا الإثبـات بإقامـة الدليـل عـلى أن الـضرر لم يحـدث بسـبب هـذا الأمـر، أو إنـه لم يكـن السـبب الوحيـد فى إحـداث الـضرر. وفى هـذه الحالـة الأخـيرة، يخفـض التعويـض بنسـبة الـضرر الـذى ينسـب إلى الأمـر الـذى أثبتـه الناقـل الجـوى. (م 2/290 تجـارى).

(ب) فــى إتفاقية وارسـو:

31- يسـتطيع الناقـل الإعفـاء أو التحـرر مـن قرينـة الخطـأ، التـى تقـع عـلى عاتقـه «رأسـه» فى حالتـين:

1- إذا أثبـت إنـه وتابعـوه قـد قامـوا، أى اتخـذوا كل الإجـراءات أو التدابـير الضرورية لتفـادى وقـوع الـضرر، أو كان مـن المسـتحيل عليهـم اتخاذهـا. (م 20 مـن إتفاقيـة فارسـوفى)[1].

2- إذا أثبـت الناقـل وجـود خطـأ مـن جانـب الشـخص المـضرور، وأن هـذا الخطأ كان سـبباً فى الـضرر أو سـاعد فى وقوعـه (م21)، ويـؤدى هـذا الإثبات إلى اسـتبعاد أو إلى تخفيـف مسـئولية الناقـل الجـوى، حسـب الأحـوال.

---

(1) أنظر رسالتنا، ص 333، هامش J.Sesseli فكرة الخطأ فى إتفاقية فارسوفى، رسالة دكتوراه، لوزان، 1961، ص 57 وما بعدها.

31 مكـرر: فى إتفاقية مونتريال:

وبالمثـل، فإنـه تطبيقـاً لأحـكام إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م، يعفـى الناقـل الجـوى الـدولى للأشـخاص عـن الأضرار التـى تلحـق الراكـب أو الأمتعـة أو البضائـع بطريـق الجـو، فى ثـلاث حـالات (المادتـان 19، 20).

1- تنـص المـادة 19 مـن إتفاقيـة مونتريـال عـلى إنـه: يكـون الناقل مسـؤولاً عن الضرر الـذى ينشـأ عـن التأخـير فى نقـل الـركاب أو الأمتعـة أو البضائـع بطريـق الجو. غـير أن الناقـل لا يكـون مسـؤولاً عـن الـضرر الـذى ينشـأ عـن التأخـير إذا أثبـت إنـه اتخـذ هـو وتابعـوه ووكلاؤه كافـة التدابـير المعقولة اللازمـة لتفادى الـضرر أو إنـه اسـتحال عليـه أو عليهـم اتخـاذ مثـل هـذه التدابـير.

2- إذا أثبـت الناقـل أن الـضرر قـد نجـم عـن، أو أسـهم فى حدوثـه إهـمال أو خطـأ أو امتنـاع الشـخص المطالـب بالتعويـض (م 1/20).

3- إذا أثبـت الناقـل أن الـضرر قـد نجـم عـن، أو أسـهم فى حدوثـه إهـمال أو خطـأ أو امتنـاع الشـخص الـذى يسـتمد حقوقـه مـن الشـخص المطالـب بالتعويـض (م 1/20) وطبقـاً للـمادة 2/20، فإنـه فى الحالتـين (الثانيـة والثالثـة المذكورتـين حـالاً). يعفـى الناقـل كليـاً أو جزئيـاً مـن مسـؤوليته تجـاه المطالـب بقـدر مـا يكـون هـذا الإهـمال أو الخطـأ أو الامتنـاع قـد سـبب الـضرر أو أسـهم فى حدوثـه. وإذا تقـدم بطلـب التعويـض عـن وفـاة الراكـب أو إصابتـه شـخص آخـر غـير الراكـب، يعفـى الناقـل كذلـك كليـاً أو جزئيـاً مـن مسـؤوليته بقـدر مـا يثبـت أن حـدوث الـضرر أو الإسـهام فى حدوثـه قـد حصـل نتيجـة إهـمال أو خطـأ أو امتنـاع هـذا الراكـب. وتنطبـق هـذه المـادة عـلى جميـع أحـكام المسـؤولية فى هـذه الإتفاقيـة، بمـا فى ذلـك الفقـرة (1) مـن المـادة (21).

طبيعة المسئولية:

32- تعتبر مسئولية الناقل الجوى للأشخاص مسئولية عقدية، ويتعهد الناقل بإلتزام بوسيلة، موضوعه بذل العناية الضرورية لسلامة المسافرين وأمتعتهم. ومع ذلك، يلاحظ أن إتفاقية وارسو قد قلبت عبء الإثبات فجعلته على الناقل، فيفترض أن هذا الأخير لم يقم ببذل العناية الواجبة، وعلى الناقل - الذى يريد التخلص من المسئولية - إثبات عكس هذه القرينة.

لقد أراد واضعو إتفاقية وارسو 1929، التوفيق بين الإتجاهات المتعارضة على الساحة الدولية آنذاك، حول أساس وطبيعة مسئولية الناقل. فالدول المؤتمرة التى تتبنى النظام اللاتينى (دول القانون المكتوب) وفى مقدمتها فرنسا، تعتبر أن إلتزام الناقل بسلامة الركاب والبضاعة هو إلتزام بنتيجة، وتنعقد مسئولية الناقل الجوى، كأثر لذلك، بمجرد إخلاله بهذا الإلتزام، ولا يمكنه التخلص من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذى لحق بالمسافر أو ما أصاب البضاعة من هلاك أو تلف إنما يرجع لسبب أجنبى لا يد له فيه، كخطأ المضرور أو العيب الذاتى للبضاعة، وهو ما أخذ به المشرع التجارى المصرى الآن.

أما وفود الدول التى تنتمى إلى النظام الأنجلو - أمريكى (بلاد القانون العام «Common Law» فتتمسك بأن إلتزام الناقل الجوى بسلامة الراكب أو الأمتعة هو إلتزام بعناية أو بالقيام بوسيلة (وفقاً للقانون الإنجليزى)، أو ببذل الدرجة القصوى من العناية (كما هو الحال فى القانون الأمريكى)، دون أن يعتبر الناقل (أى الناقل العام Common Carrier) ضامناً لهذه السلامة.

وبناء عليه، يقع على الراكب أو أصحاب الشأن إثبات الخطأ التقصيرى، أو عدم بذل العناية اللازمة من جانب الناقل حتى يكون مسئولاً.

وقد بدا من المناقشات والأعمال التحضيرية للإتفاقية وجود اتجاه ثالث. حيث تعتبر بعض القوانين (كالقانون السويسرى لسنة 1920، والقانون

اليوغســـلافى لسنة 1922، والقانون التشيكى لسنة 1925).

أن أسـاس مسـئولية الناقـل ليـس هـو الخطـأ المفـترض أو الخطـأ الواجـب الإثبـات، وإنمـا هـى مسـئولية موضوعيـة عـن الضرر الـذى يلحـق بالمسـافرين أو البضاعة، متـى توافرت علاقـة السـببية بـين الـضرر وبـين نشـاط الناقـل، ولـو لم يثبـت أن هنـاك خطـأ مـن جانبـه، فالناقـل مسـئول بقـوة القانـون، ولا يسـتطيع أن ينفـى مسـئوليته إلا إذا أثبـت أن الـضرر قـد نتـج بخطـأ المـضرور ذاته.

هكـذا، عملـت إتفاقيـة فارسـوفى عـلى التوفيـق بـين مصالـح المسـافرين وأصحـاب البضائـع مـن جهـة، وبـين مصلحـة الناقلـين مـن جهـة أخـرى. فأخـذت مـن النظـام الأنجلـو أمريـكى مبـدأ إلتـزام الناقـل بوسـيلة، ومـن النظـام اللاتينـى مبـدأ جـواز تخلـص الناقـل مـن المسـئولية عـن طريـق إثبـات قيامـه بالعنايـة اللازمـة أو إثبـات خطـأ المـضرور (أنظـر البنـد رقـم 31، المادتـان 20، 21 مـن إتفاقيـة فارسـوفى) وتبنـت إتفاقيـة مونتريـال ذات الحـل (المادتـان 19، 20 المذكورتـين).

ملاحظـات:

33- يلاحـظ (مـن الناحيـة النظريـة)، أن الناقـل يسـتطيع أن يدحـض القرينـة التـى أنشـأتها المـادة [1]17، وذلـك بإثبـات إنتقـاء الخطـأ مـن جانبـه كإثبـات صلاحيـة الطائـرة للملاحـة الجويـة[2]، وإثبـات كفـاءة رجـال الطاقـم وكفايتهـم، وتطابـق شروط الرحلـة مـع المتطلبـات التكنولوجيـة المعـاصرة... الـخ. فـإذا قـدم الناقـل هـذا الدليـل، فإنـه لا يكـون مسـئولا عـن الأضرار التـى يكـون مصدرهـا مجهـولاً. (على خـلاف الحـال بالنسـبة للناقل البرى، الـذى يجـب عليـه بيـان السـبب فى حـدوث الـضرر وإلا كان مسـئولاً).

ومـع ذلـك، فإتجـاه القضـاء هـو التفسـير الضيـق للدليـل عـلى غيـاب الخطـأ وإلى المطالبـة، فى الواقـع، بتقديـم الدليـل عـلى وجـود السـبب الأجنبـى للـضرر، وقـد أثـار هـذا القضـاء إنتقـاد جانـب مـن الفقـه للأسـف.

وقـد أثـر ذلـك عـلى الواقـع العمـلى، حيـث تدفـع الأعـراف المهنيـة الناقلـين إلى عـدم التمسـك الآن بالذريعـة المأخـوذة مـن المـادة 20 مـن كلتـا الإتفاقيتـين. كـما يلاحـظ، إنـه بالإضافـة إلى الخطـأ الشـخصى للمـضرور (م 21 إتفاقيـة وارسـو، م 21 إتفاقيـة مونتريـال) فـإن سـكوت الإتفاقتـين عـن ذكـر حـالات أخـرى لإعفـاء الناقـل، لا يمنـع مـن إعفـاء الأخـير إذا قدم الدليـل عـلى وجـود سـبب آخـر مـن الأسـباب الكلاسـيكية للإعفـاء (كالعيب الخفـى فى الشيء، خطـأ الشـاحن، أو خطـأ الغـير، القـوة القاهـرة) حسـب ظـروف كل حالـة، وقـد يكـون ذلـك سـبباً فى التخفيـف - فقـط - مـن مسـئولية الناقـل[3].

وعــلى أيــة حــال، فإنــه مــن الواضــح، أن واضعــى الإتفاقتــين قــد إســتبعدوا تمامــاً الأخــذ بفكــرة المخاطــر أو تحمــل التبعــة (المســئولية الموضوعيــة أو الماديــة) كأســاس لمســئولية الناقــل الجــوى، فلقــد كان مــن شــأن ذلــك التشــديد فى مســئولية

(1) من كل إتفاقية فارسوفى وإتفاقية مونتريال.

(2) La navigabilite d´avion، أنظر رسالتنا سالفة الذكر، 27 وما بعدها.

(3) M. Alter, op. cit, 114.

الناقل بصورة تهدد صناعة الطيران التجارى وهى لا تزال - آنذاك - فى عمر الزهور[1]، ولكن هذه الحجة لم تعد مقبولة ونحن فى القرن الحادى والعشرين.

وجاء بروتوكول لاهاى 1955م على نهج إتفاقية وارسو، فى بناء المسئولية المحدودة للناقل الجوى الدولى، على فكرة الخطأ المفترض، وكذلك الحال فى إتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

2- المسئولية المحدودة

(أ) مبدأ التحديد:

34-1- فى القانون المصرى:

إستمر المشرع فى حرصه على حماية مصالح المسافرين، فأقام مسئولية الناقل عن وفاة المسافر أو إصابته البدنية أو تأخير وصوله، على فكرة الخطأ المفترض، على نحو ما ذكرناه (أنظر المادتين 287، 289 تجارى، وأنظر فى نفس المعنى المادتين 265، 266 تجارى بشأن مسئولية الناقل البرى للأشخاص، المادتين 256، 262 بحرى، بشأن مسئولية الناقل البحرى للأشخاص).

بيد أن، المشرع عمل أيضاً على إيجاد التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة المسافر جواً. فوضع حدوداً قصوى لمسئولية الناقل الجوى للأشخاص، الذى ثبتت مسئوليته، ولم يفلح فى إثبات انتفاء الخطأ من جانبه أو من جانب تابعيه، أو لم يفلح فى إ ثبات أن الضرر كان بسبب أجنبى لا يد له فيه.

وإذا كان الأصل، أن الناقل الجوى ملزم بجبر كل الضرر الذى يلحق بالمسافر، أو بأمتعته المنقولة، فإن من شأن ذلك أن يؤثر سلباً على صناعة النقل الجوى، أو يمكن أن يترتب على ذلك عرقلة أو تعطيل مرافق النقل

---

(1) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، بند 286.

الجـوى، أو مبالغتهـا فى رفـع تعريفـات النقـل، حتـى يمكنهـا أن تغطـى مسـئوليتها فى حالـة انعقادهـا. وليـس ذلـك فى مصلحـة المسـافرين أو أصحـاب البضائـع المشـحونة لنقلهـا جـواً.

لهـذا، وضـع المـشرع حـداً أقـصى لمسـئولية الناقل الجـوى للـركاب والأمتعة الشـخصية، فى الحـالات التـى تنعقـد فيهـا مسـئوليته. وتكـون هـذه المسـئولية خاضعـة لهـذا النظـام القانـونى فى تحديـد المسـئولية، ولـو كانـت الأضرار تزيـد عـن مقـدار الحد الأقصى الـذى وضعه المشرع.

عـلى إنـه، إذا كان الـضرر الحاصـل أقل من هـذا الحد، فلا يجـوز للراكب المـضرور، المطالبة بتعويـض أكـبر مـن قـدر الـضرر، تطبيقـاً للقواعـد العامـة فى منـع الإثـراء عـلى حسـاب الغـير بدون سـبب، ولأن التعويـض لا يقـدر بطريقة جزافية. وسـنرى أيضـاً، إنه إذا تعدد الناقلون المسـئولون فلا يصـح أن يتجـاوز مجمـوع مـا يقضى بـه عليهم مجتمعـين هذا الحـد الأقصى[1].

قيمـة التعويض، والمسـتفيد من تحديد المسـئولية:

تقضى المـادة 292 تجارى بأنه:

1- لا يجـوز فى حالـة نقـل الأشـخاص، أن يجـاوز التعويـض الـذى يحكـم بـه عـلى الناقـل الجـوى، مائـة وخمسـين ألـف جنيه بالنسـبة لـكل مسـافر، إلا إذا اتفق صراحـة عـلى تجـاوز هـذا المبلـغ..

2- أنظـر ما يلى بند 67.

3- وبالنسـبة إلى الأشـياء الصغـيرة أو الشـخصية ن التـى تبقـى فى حراسـة المسـافر أثناء السـفر (داخـل الطائـرة) لا يجـاوز التعويـض الـذى يحكم بـه لكل مسـافر عن تلـك الأشـياء خمسـمائة جنيه.

---

(1) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوى، 1997م، بند 293، أنظر المواد 258، 168، 269 بحرى، سالفة البيان.

والقاعدة: أن الناقل الجوى لا يسأل عن الأشياء الصغيرة أو الشخصية للمسافر (مثل حافظة أوراقه أو نقوده، وحقيبة الظهر أو الهاندباك.. الخ)، والتى يبقيها المسافر فى حراسته (حيازته الشخصية) أثناء السفر (الرحلة الجوية)، إلا إذا أثبت المسافر صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه. (م 291 تجارى). أى وجود علاقة سببية بين فقد أو تلف تلك الأشياء، وبين خطأ شركة الطيران أو أحد تابعيها.

وإذا أقيمت دعوى التعويض على أحد تابعى الناقل (قائد الطائرة أو رجال الطاقم مثلاً) أو أحد وكلائه (وكالة للسفر والسياحة مثلاً)، جاز له التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة 292 تجارى المذكورة، إذا اثبت (وعبء الإثبات يقع على المدعى)، أن الفعل الذى أحدث الضرر وقع منه أثناء تأديته وظيفته. (م 1/293 ت).

والمبدأ، إنه لا يجوز أن يزيد مجموع ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل وتابعيه ووكلائه، عن الحدود المنصوص عليها فى المادة 292 تجارى سالفة البيان. وبالمثل، تكون مسئولية الناقل الجوى فى الحدود المنصوص عليها فى المادة 292 تجارى المذكورة، أياً كان الأساس القانونى الذى تقوم عليه دعوى المسئولية (فى حالتى المسئولية العقدية والمسئولية التقصيرية) وأياً كانت صفة الخصوم فيها (متعاقدون، أو ورثه للمتعاقدين المضرورين) أو عددهم أو مقدار ما يطلبون من تعويضات. (م 298 تجارى).

وحرصاً من المشرع الوطنى على ضمان وفاء الناقل الجوى الداخلى بمبالغ التعويضات التى يلتزم بدفعها للمضرورين من حوادث رحلات نقل المسافرين أو البضائع والأمتعة، ألزم المشرع الناقل الجوى الداخلى بالتأمين من مسئوليته فى جميع الحالات، أى سواء أكانت هذه المسئولية ذات طبيعة عقدية أم تقصيرية.

وخصص المشرع الفصل الثالث من الباب الحادى عشر من قانون رقم 28 لسنة 1981م سالف الذكر (المواد من 138-141). وعنوان هذا

الفصل هو: التأمين والضمانات اللازمة لتغطية المسئوليات المتعلقة بإستثمار الطائرات.

فالمبدأ هو التزام المستثمر بإبرام عقد التأمين من المسئولية. حيث تقضى المادة 138 بأنه: مع مراعاة التزام المستثمر بالتأمينات: مع مراعاة الأحكام المقررة فى هذا الباب، يجب على كل مستثمر لطائرة تعمل فى إقليم الجمهورية أن يؤمن لتغطية مسئوليته عن الأضرار التى تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التى تكون على متن الطائرة والأضرار التى تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض.

ويجب على هذا المستثمر كذلك أن يؤمن على مستخدميه المعرضين لمخاطر الطيران لتغطية الأضرار التى قد تنشأ عنها.

يجرى التأمين المشار إليه فى المادة السابقة لدى مؤمن مر بالتأمين بمقتضى قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة.

ويجب أن يكون التأمين لدى مؤمن مرخص له، وهو فى مصر: شركة مصر للتأمين فهى المؤمن الرسمى المحتكر للتأمين على الطائرات وحوادث الطيران المدنى فى مصر. وتقضى المادة 139 بأنه: يجرى التأمين المشار إليه فى المادة السابقة لدى مؤمن مرخص له بالتأمين بمقتضى قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة.

ومع ذلك، يجوز طبقاً للمادة 140 الإستعاضة عن التأمين المشار إليه فى المادة 138، بأحد الضمانات الآتية:

1- إيداع تأمين نقدى فى خزينة الدولة المسجلة فيها الطائرة أو مصرف مرخص له بذلك منها.

2- تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتحقق هذه الدولة من قدرة المستثمر على الوفاء بالتزاماته.

3- تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة.

وفى جميع هذه الحالات يجب أن تكون الضمانات السابقة فى الحدود التى تقررها وزارة الطيران المدنى على ضوء الإتفاقيات الدولية.

ويلتزم المؤمن له (شركات الطيران الداخلى التى تعمل فى مصر سواءً أكانت عامة أم خاصة) بوجود شهادات التأمين على متن الطائرة (وهذه هى مسئولية والتزام قائد الطائرة على وجه الخصوص) أو إيداع صور هذه الشهادات لدى سلطات الطيران المدنى، التابعة لوزارة الطيران المدنى. وبهذا، تقضى المادة 141 بأنه:

يجوز لسلطات الطيران المدنى أن تفرض على أية طائرة تعمل فى إقليم الجمهورية، حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت إجراء التأمين وفقاً للأحكام المقررة فى هذا الفصل، وكذلك شهادة تثبت مقدرته المالية صادرة عن السلطة المختصة فى الدولة المسجلة فيها الطائرة أو فى الدولة التى يكون فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسى لأعماله.

ويمكن الاستعاضة عن حمل الشهادات المشار إليها على متن الطائرة، بإيداع صورة معتمدة منها لدى سلطات الطيران المدنى[1].

2- فى إتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة:

على غرار ما سبق بيانه حالاً. يتمتع الناقل الجوى - طبقاً لأحكام إتفاقية وارسو الدولية- بمزية ثانية. فإذا لم يستطع أن يقدم الأدلة التى تعفيه أو تخفف من مسئوليته، فإنه يكون مسئولاً عن الضرر، ولكن فى الحدود التى وردت فى إتفاقية فارسوفى، فهذه المسئولية محدودة وفقاً للمادة

(1) أنظر التفصيلات د. حسن يوسف محمود، التأمين من مسئولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص، دراسة مقارنة، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، 2009م.

1/22 مـن الإتفاقية، عـلى الوجه التالى:

1- مبلـغ 125 ألـف فرنـك ذهـب (بوانكاريـه)[1] كحـد أقـصى للتعويـض عـن الـضرر، الـذى يلحـق الراكـب «Par voyageur» مهـما كان عـدد أو صفـة المطالبـين. على إنـه فى الحالـة التـى يجيـز فيها قانـون المحكمـة المعـروض عليها النـزاع أنـه يكـون التعويـض فى صـورة مرتـب، فـلا يجـوز أن يزيـد رأس المـال عـن الحـد المذكـور. ومـع ذلـك، يجـوز للراكـب بنـاء عـلى اتفـاق خـاص مـع الناقـل أن يحـدد للمسـئولية مبلغـاً أكـبر.

35-2- أمـا بروتوكـول لاهـاى لسـنة 1955م، فقـد ضاعـف الحـد الأقـصى المنصـوص عليـه فى الإتفاقيـة ليصبـح مبلـغ 250 ألـف فرنـك ذهـب. وتدفـع هـذه الأرقام بإعتبارهـا حـداً أقـصى للتعويـض، وليـس بطريقـة جزافيـة، كـما يمكـن أن تدفع فى شـكل رأس مـال «Capital» أو إيـراد «Rente».

3- وأمـا إتفاقيـة مونتريـال (4 مـارس 1966م)، فقـد رفعـت الحد الأقـصى للتعويض إلى مبلـغ 75 ألـف دولار (بمـا فى ذلـك أتعـاب المحامـاة والمصاريـف، فـإذا لم تكـن هنـاك أتعـاب أو مصاريـف أصبـح الحـد الأقـصى 58 ألف دولار).

ويشـترط لتطبيـق هـذه الإتفاقيـة (التـى قصـد منهـا حمايـة الرعايـا الأمريـكان) أن يكـون النقـل دوليـاً وفقـاً للمعنـى الـذى حددتـه المـادة الأولى مـن إتفاقيـة فارسـوفى[2]، أى النقـل الـذى تكـون فيـه نقطـة القيـام أو الوصـول أو الرسـو الجـوى، واقعـة عـلى أراضى الولايـات المتحـدة الأمريكيــة.

---

(1) زنة 65.5 مليجرام من الذهب عيار 1000/900، بوانكاريه هو العالم الرياضى الفرنسى.

(2) والمادة الأولى من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

وجرى العمل على قبول الناقلون (قبل نفاذ إتفاقية مونتريال لسنة 1999م)، الإتفاق على حد اتفاقى للتعويض هو 80 ألف من وحدات أو حقوق السحب الخاصة «D.T.S 80000.»[1]، ويلاحظ اتجاه الشركات الجوية إلى الأخذ بهذا التحديد، بمناسبة العمليات الأخرى للنقل الدولى.

36-4- كذلك رفع بروتوكول جواتيمالا سيتى (1971) الحد الأقصى للتعويض وغير من طبيعة مسئولية الناقل الجوى. فقد أصبحت هذه المسئولية قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وتنعقد بمجرد وفاة المسافر أو إصابته أو فقد أو هلاك حقائبه، ويعتبر هذا تعديلاً جوهرياً لإتفاقية فارسوفى، قدرت منظمة الطيران المدنى الدولى أهميته (م 4 من البروتوكول المذكور).

وطبقاً لبروتوكول جواتيمالا سيتى لسنة 1971، يتم التعويض وفقاً للحدود القصوى التالية:

(أ) مليون وخمسمائة ألف فرنك ذهب بالنسبة لكل مسافر، يستحق لمجموع الطلبات المقدمة. وذلك تعويضاً عن الأضرار المترتبة بسبب الموت أو الإصابات البدنية (دون أن يشمل ذلك مصاريف الدعوى وأجور المحامين)[2].

(ب) 62 ألف فرنك ذهب فى حالة التأخير فى نقل الركاب (عن كل مسافر).

(ج) 15 ألف فرنك ذهب بالنسبة لأمتعة المسافر (أى فى حالة الهلاك أو الفقد أو التلف أو التأخير). وليس هناك أى أثر على الحدود

---

(1) Droits de triage speciaux د. فرج سليمان، بند 147.

(2) أما القانون الفرنسى الصادر فى 18 يونيو 1976 فقد جعل الحد الأقصى للتعويض 300 ألف فرنك بالنسبة لكل مسافر، وقد ارتفع هذا الحد إلى 500 ألف فرنك فرنسى بمقتضى قانون 6 مايو 1982 - يلاحظ أن اليورو قد أصبح العملة الرسمية السائدة فى فرنسا ومعظم دول الاتحاد الأوروبى، منذ عام 2000م.

السابقة، فى حالة وقوع خطأ جسيم من جانب الناقل[1].

وجدير بالإشارة، إنه يجوز باتفاق خاص بين الناقل والمسافر، رفع الحد الأقصى للتعويض الذى قررته إتفاقية فارسوفى على عاتق الناقل (م22 من الإتفاقية). ولكن، لا يجوز الإتفاق على تحديد مسئولية الناقل بقدر أقل من الحد الأقصى الذى عينته الإتفاقية، كما لا يجوز إعفاؤه من المسئولية (م23 من الإتفاقية).

أيضاً، لا يعفى الناقل من المسئولية (وفقاً لبروتوكول جواتيمالا سيتى 1971) إلا عندما تكون الحالة الصحية للمسافر هى سبب موته أو إصابته، أو عندما يتم ذلك بسبب خطأ المسافر نفسه.

هذا، ولم يدخل بروتوكول جواتيمالا سيتى حيز التنفيذ[2]. ويعتبر النظام الذى أقره هذا البروتوكول بمثابة النظام الذى كان سيطبق فى المستقبل، عندما يتم إيداع وثائق التصديق عليه من ثلاثين دولة، وبشرط أن تمثل شركات النقل الجوى التابعة لخمسة من هذه الدول 40% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوى المنتظمة التى تقوم بها الشركات الجوية للدول المنضمة لمنظمة الطيران الدولى (الإيكاو) (م20 من البروتوكول)[3]. ويلاحظ، أن عدم إعمال «Blocage» بروتوكول جواتيمالا سيتى لسنة 1971، يؤدى إلى أن يكون تقدير مبلغ التعويض، فى الواقع، غير مقيد بأحكام إتفاقية وارسو فى الغالبية العظمى من الحالات.

36 مكرر موقف إتفاقية مونتريال لسنة 1999م:

منحت هذه الإتفاقية مزية ثانية للناقل الجوى الدولى. فبالإضافة إلى مزية إعفائه من المسئولية عن الأضرار التى تلحق بالمسافرين أو الأمتعة

(1) د. فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، البندان 369، 385.

(2) ولن يدخل حيز التنفيذ مستقبلاً، خاصة بعد نفاذ إتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

(3) د. أبو زيد رضوان، البندان 290، 291 - د. محمود مختار بريرى، د. عمر فؤاد عمر، السابق، 43.

الشــخصية، فى الحــالات الثــلاث الســابق بيانهــا (راجــع مــا ســبق، بنــد 31)، يمكــن للناقـل التمسـك بتحديـد مسـئوليته عـن الأضرار الماديـة التـى تلحـق بالـركاب والأمتعـة الشــخصية لهــم.

وفيـما يتعلـق أولاً بقيمـة التعويـض فى حالـة وفـاة الراكـب أو إصابته. تنـص المادة 21 مـن الإتفاقيـة على مـا يلى:

1- فيـما يتعلـق بـالأضرار المنصـوص عليهـا فى الفقـرة (1) مـن المـادة (17) والتـى لا تتجـاوز قيمتهـا 100000 وحـدة حقـوق سـحب خاصـة عـن كل راكـب. لا يجـوز للناقـل أن ينفـى مسـئوليته أو أن يحـد منهـا.

2- فيـما يتعلـق بـالأضرار المنصـوص عليهـا فى الفقـرة (1) مـن المـادة (17) والتـى تتجـاوز قيمتهـا 100000 وحـدة حقـوق سـحب خاصـة عـن كل راكـب. لا يكـون الناقـل مسـؤولاً إذا أثبـت مـا يـلى:

(أ) أن هـذا الـضرر لم ينشـأ عـن الإهـمال أو الخطـأ أو الإمتنـاع مـن جانـب الناقـل أو تابعيـه أو وكلائـه.

(ب) أو أن هـذا الـضرر نشـأ فقـط عـن الإهـمال أو الخطـأ أو الامتنـاع مـن جانـب الغـير.

وأمـا بالنسـبة لحـدود المسـئولية (قيمـة التعويـض) فيـما يتعلـق بالتأخـير فى وصـول الـركاب والأمتعـة الشـخصية. فتقـضى المـادة 22 بأنـه:

1- فى حالـة الـضرر الناتـج عـن التأخـير فى نقـل الـركاب كـما هـو مبين فى المـادة (19)، تكـون مسـئولية الناقـل محـدودة بمبلـغ 4150 وحـدة حقـوق سـحب خاصـة عـن كل راكـب.

2- عنــد نقــل الأمتعــة، تكــون مســئولية الناقــل فى حالــة تلفهــا أو ضياعهــا أو تعيبهــا أو تأخيرهــا، محــدودة بمبلــغ 1000 وحــدة حقــوق ســحب

خاصة عن كل راكب ما لم يقم الراكب، عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته فى تسليمها عند نقطة المقصد، ويدفع مبلغ إضافى إذا اقتضى الأمر ذلك، وفى هذه الحالة، يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية فى استلام الأمتعة عند نقطة المقصد.

وجرى بالقول، أن واضعى إتفاقية مونتريال قد حرصوا على تشجيع أسر الضحايا والمصابين من الكوارث الجوية، على رفع الدعاوى وملاحقة الناقل الجوى قضائياً. حيث يجوز للمحكمة المختصة إلزام الأخير بمصاريف ونفقات الدعاوى بضوابط معينة. حيث تقضى المادة 6/22 بأنه: إن الحدود المقررة فى المادة (21) وفى هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضى - بالإضافة إلى ذلك - وفقاً لقانونها، بمبلغ يوازى كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضى الأخرى التى تكبدها المدعى، بما فيها الفوائد. ولا يسرى حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضى الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذى عرضه الناقل كتابياً على المدعى، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذى سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت فى تاريخ لاحق لتلك المدة.

وقد تضمنت المادة 28 من إتفاقية مونتريال حكماً ينطوى على قدر كبير من الإنسانية والرحمة. إذ ألزمت الناقل بدفع مبالغ عاجلة (مدفوعات مسبقة) للمصابين أو أسر الضحايا إذا كان ملزماً بذلك وفقاً لقانونه الوطنى.

وحرصاً عهلى مصلحة الناقل الجوى، بينت المادة المذكورة أن دفع هذه المبالغ المسبقة لا يعد إعرافاً مسبقاً من الناقل بمسئوليته عن الحادث. كما إنه يجوز للناقل أن يطالب بخصم المدفوعات المسبقة من أى مبالغ (تعويضات) يلتزم الناقل بدفعها فيما بعد .

وفى هـذا المعنـى تقـضى المـادة 28 بأنـه: فى حالـة حـوادث الطائـرات التـى ينتـج عنهـا وفـاة ركاب أو إصابتهـم، عـلى الناقـل أن يدفـع دون إبطـاء، إذا كان ملزماً بموجـب قانونـه الوطنـى، مبالـغ مسـبقة إلى الشـخص الطبيعـى أو الأشـخاص الطبيعيـين الذيـن يحـق لهـم أن يطالبـوا بالتعويـض لتلبيـة احتياجاتهـم الإقتصاديـة العاجلـة. ولا تشـكل هـذه المبالـغ اعترافاً بالمسـئولية ويجـوز خصمهـا مـن أى مبالـغ يدفعهـا الناقـل كتعويـض فى وقـت لاحـق.

(ب) اسـتثناءات عـلى مبـدأ تحديـد مسـئولية الناقـل (حالتـا التعويـض الكامـل): الحكـم فى القانـون المـصرى وإتفاقيـة وارسـو:

37- يلتـزم الناقـل الجـوى بتعويـض المسـافر تعويضـاً كامـلاً عـن الأضرار التـى تلحقـه هـو وأمتعتـه، دون أن يكـون للناقـل التمسـك بالحـدود القصـوى للمسـئولية «المنصـوص عليهـا فى المـادة 289 تجـارى والمـادة 22 مـن إتفاقيـة فارسـوفى» وذلـك فى حالتـين:

الحالـة الأولـى:

عـدم تسـليمه المسـافر تذكـرة السـفر، أو تسـليمه تذكـرة سـفر غـير منتظمـة (م2/3 مـن إتفاقيـة فارسـوفى - أنظـر المـادة 1/286 تجـارى المذكـورة) ولا تأخـذ إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999 بهـذا الحـل كـما ورد فى المـادة 5/3 سـالفة الذكـر (أنظـر مـا سـبق، البنـدان 24، 26).

الحالــة الثانيـة:

ارتــكاب الناقــل للغــش أو للخطــأ غــير المغتفــر (م25): ليــس للناقــل أن يتمســك بأحــكام هــذه الإتفاقيــة التــى تعفيــه مــن المســئولية أو تحــد منهـا، إذا كان الـضرر قـد تولـد مـن غشـه أو مـن خطـأ، يـراه قانـون المحكمـة المعـروض عليهـا النـزاع معـادلاً للغـش، وكذلـك يحـرم الناقـل مـن هـذا الحـق إذا أحـدث الـضرر - فى نفـس الظـروف - أحـد تابعيـه فى أثنـاء تأديتـه لأعـمال وظيفتـه.

38- وقد أعتبر نص المادة 25 من الإتفاقية معيباً، لما يؤدى إليه من تضارب فى تفسير الغش والخطأ المناظر له، حسب المفاهيم القانونية السائدة فى دولة المحكمة المختصة بالنزاع. وقد عمل بروتوكول لاهاى لسنة 1955م على تفادى هذا العيب وتحقيق وحدة التشريع الدولى «تفسيراً وتطبيقاً» ووضع تعريفاً مضيقاً للخطأ المساوى للغش» وحسم الخلاف حول تحديد معنى الغش والخطأ، ولم يتضمن الإحالة إلى القوانين الوطنية فى هذه المسألة.

فلا يجوز للناقل تحديد مسئوليته إذا ثبت «بواسطة المتضرر» أن الضرر قد نجم عن فعل أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه، بقصد إحداث الضرر، أو فى رعونة «تهور» مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر. ويتعلق الأمر هنا بما يسمى فى القانون الفرنسى «الخطأ غير المغتفر»[1].

وقد نصت المادة 13 من بروتوكول لاهاى المعدلة للمادة 25 من الإتفاقية الأصلية على إنه «لا تسرى الحدود المنصوص عليها فى المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر قد نجم عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه بقصد إحداث الضرر، أو كان ذلك برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك، ويشترط فى حالة وقوع الفعل أو الامتناع من قبل التابعين، إثبات أنهم كانوا عندئذ فى أثناء تأدية وظائفهم».

39- وطبقاً لأحكام الإتفاقية، يتعادل الخطأ غير المغتفر «Faute in-excusable» مع الغش "تعمد إحداث الضرر"، ولكن الخطأ غير المغتفر لا يتساوى مع الخطأ الجسيم «Faute lourde»[2]. فتشدد مسئولية الناقل كلما

---

(1) أو الخطأ الممقوت أو الكريه.

(2) أنظر رسالتنا، 343 وما بعدها والمراجع المشار إليها - أنظر كذلك:

G. viney, remarques sur la distinction entre faute intentionnelles, faute inexcusable et faute lourde D. 1975, 1, 263 et S. - M. Mazeaud, la faute objective et al responsabilite sans faute, D. S. 1985, 13- comp. P. Y. Nicolas, la faute imexcusable est - elle inassurable, D.M.F. 1983, 259.

كان مرتكباً للغش أو الخطأ غير المغتفر.

وقد أخذ المشرع التجارى المصرى بذات الحل. إذ تقضى المادة 4/292ت، بأنه «ولا يجوز للناقل الجوى التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليها فى هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم، بقصد إحداث الضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك إحتمال وقوع الضرر».

وينطبق ذات الحكم على تابعى الناقل الجوى ووكلائه. حيث تقضى المادة 2/293 تجارى، بأنه «ولا يجوز لتابع الناقل أو وكيله التمسك بتحديد مسئوليته، أذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع منه أثناء تأدية وظيفته بقصد إحداث الضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك إحتمال وقوع الضرر».

ونذكر، بأن المشرع قد ساوى عند بيان الأحكام العامة للنقل، بين كل من الغش والخطأ العمدى (م 1/216 تجارى سالفة البيان). إلا أنه، عند تعريفه للخطأ الجسيم، قد خلط - للأسف - بين هذه الفكرة وبين فكرة الخطأ غير المغتفر. (راجع المادة 2/216 سالفة الذكر).

فى حين إنه لا يجب الخلط بين الفكرتين، كما هو الحال فى القانون الفرنسى وبروتوكول لاهاى لسنة 1959م، وإتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

ولا يعنى هذا، أننا مع تحديد مسئولية الناقل أو تابعيه أو وكلائه، فى حالة وقوع خطأ جسيم من أحدهم. بل نرى حرمان أيا من هؤلاء من هذه المزية إذا أرتكب الغش، أو الخطأ الجسيم، أو الخطأ غير المغتفر. ذلك، أن مبدأ التحديد القانونى، قد تقرر لحماية مصالح الناقل الجوى الجدير بالحماية، ولا ينطبق هذا على الناقل أو غيره من التابعين أو الوكلاء عنه، فى الحالات المذكورة. ولا يكون هؤلاء جديرون بالحماية.

ويتم تقدير خطأ الناقل وفقاً لمعيار شخصى «inabstracto» وليس لمعيار موضوعى «in concerto». وعليه، يؤخذ فى الإعتبار الرجل أو الطيار «Pi-

lote» الحريـص أو المتبـصر، ويجـب النظـر إلى حالـة أو نفسـية الناقـل فى لحظـة حـدوث الفعـل أو الإهـمال مـن جانبـه، وعـدم الإكتفـاء بالعنـاصر الموضوعيـة فى التقديـر (م 13 مـن بروتوكـول لاهـاى).

39 مكـرر: الحكـم فى إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م: جديـر بالذكـر إنه طبقـاً للمادة 5/22 مـن الإتفاقيـة المذكـورة، يحـرم الناقـل مـن رخصـة تحديد المسـئولية على الوجـه المذكور أعـلاه فى الفقرتـين الأولى والثانيـة مـن المـادة 22، إذا أرتكـب هـو أو أحـد تابعيـه خطـأ غـير مغتفـراً تسـبب فى وقـوع تأخـير وصول الراكـب أو الإضرار بالأمتعـــة.

وفى هـذا، تقضى المـادة 22 ذاتها فى فقرتها الخامسـة بأنه:

لا تـسرى الأحـكام الـواردة أعـلاه فى الفقرتـين (1) و (2) مـن هـذه المـادة، إذا ثبت أن الـضرر قـد نتـج عـن فعـل أو امتنـاع مـن جانـب الناقـل أو تابعيـه أو وكلائـه، بقصـد إحـداث ضرر أو برعونـة مقرونـة بـإدراك أن ضرراً سـينجم عـن ذلـك فى الغالـب. ويشـترط أيضـاً، فى حالـة وقـوع الفعـل أو الإمتنـاع مـن أحـد التابعين أو الـوكلاء، إثبات أن هـذا التابـع أو الوكيل كان يتـصرف فى نطـاق ممارسـته لوظيفتـه.

ملاحظات:

يؤخذ مما سـبق، إنه:

40-1- يجـب ثبـوت علاقـة السـببية بـين خطـأ الناقـل أو أحـد تابعيه وبـين الضرر، ولا يقـع عـبء الإثبـات على المدعى. (المـضرور) إذ يكفى أن يثبـت المضرور وقوع الـضرر، وهنـا يفترض أنه حـدث بخطأ الناقل (الخطأ المفترض على نحو ما سـبق بيانـه). وبالطبـع فإنـه من حق الناقل إثبـات العكس، أى تقويـض قرينة الخطأ (المسـئولية) مـن جانبه أو من جانب أحـد تابعيه.

2- يتجــه بعــض القضــاء، أحيانــاً إلى الخلــط بــين الخطــأ غــير المغتفــر وبــين

الخطأ الجسيم. وهو ما لا نوافق عليه، كما قلنا.

3- إذا ثبت وجود خطأ من جانب تابعى الناقل، فإنه يجب أن يكون ذلك أثناء تأديتهم لوظائفهم[1]. وهذا أمر بديهى.

4- بطلان شروط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها بالمخالفة للنصوص الآمرة:

طبقاً للمادة 1/294 ت، يقع باطلاً كل شرط يقضى بإعفاء الناقل الجوى من المسئولية، فى غير الحالات التى أجازها المشرع التجارى المصرى، وإتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة (راجع ما سبق المادتان 290، 291 تجارى، المادتان 20، 21 من الإتفاقية).

أيضاً، يكون باطلاً بطلاناً مطلقاً، كل شرط يقضى بتحديد مسئولية الناقل الجوى، بأقل من الحدود المنصوص عليها فى المادة 292 تجارى سالفة البيان، والمادة 1/22 من الإتفاقية والمعدلة ببروتوكول لاهاى لسنة 1955م، على النحو ما سبق بيانه.

وطبقاً للمادة 2/294 تجارى، يعتبر فى حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر أو المرسل إليه، بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسئولية الناقل الجوى، وكل شرط يتنازل بموجبه المسافر أو المرسل إليه للناقل عن حقوقه فى التأمين ضد أخطار النقل.

وبالمثل فإنه طبقاً لأحكام إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، تكون باطله شروط الإعفاء أو شروط تحديد مسئولية الناقل المخالفة لأحكام الإتفاقية دون أن يؤثر هذا البطلان على صحة العقد فى مجمله.

وفى هذا المعنى، تقضى المادة 26 من الإتفاقية بأنه:

كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسئوليته أو إلى وضع حد أدنى من

---

(1) M. Alter, OP. Cit, 115.

الحد المعين فى هذه الإتفاقية يكون باطلاً ولاغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذى يظل خاضعاً لأحكام هذه الإتفاقية.

ونذكر بأن إتفاقية مونتريال لم تصادر الحرية التعاقدية، كما وضح ذلك فى نص المادة سالفة الذكر (أنظر ما سبق بند 20).

وندرس فيما يلى، عقد النقل الجوى الداخلى والدولى للبضائع.

الفصل الثالث

عقد النقل الجوى الداخلى والدولى للبضائع

تقسيم:

41- نتناول فى دراستنا لعقد النقل الجوى الداخلى والدولى للأمتعة والبضائع، تعريف هذا العقد، وتكوينه وطبيعته وإثباته (فرع أول)، وآثار هذا العقد (فرع ثان) ثم مسئولية الناقل الجوى للبضائع (فرع ثالث).

الفــرع الأول

تعريف عقد النقل الجوى الداخلى والدولى للبضائع

وتكوينه وطبيعته وإثباته

تعريف عقد النقل الجوى للبضائع:

42- يعرف هذا العقد، بأنه إتفاق يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل فى مواجهة شخص آخر يسمى المرسل أو الشاحن «Expediteur» بنقل أمتعته أو بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينه بواسطة الطائرة وذلك لقاء أجر محدد يدفعه الشاحن أو مرسل البضاعة أو الأمتعة.

تكويـن عقد نقـل البضائع:

43- هـذا العقـد شـأنه شـأن عقـد نقل الأشـخاص، يخضـع للقواعـد العامة التـى تحكم العقـود، فيلـزم أن تتوافـر فيـه الـشروط الموضوعيـة العامـة وهـى الرضـاء والمحـل والسـبب والأهلية.

وعقـد نقـل الأمتعـة والبضائـع ينـدرج فى العقـود التبادليـة، ويتـم بـين طرفـين الناقـل الجـوى مـن جهـة والشـاحن أو مرسـل الأمتعـة والبضاعـة مـن جهـة أخـرى. وهو عقـد رضائى، فيتـم بمجـرد تلاقـى الإيجـاب والقبـول دون حاجـة إلى شـكل معـين أو تسـليم البضاعـة إلى الناقـل أو خطـاب النقـل الجـوى[1]. إلى الشـاحن، فهـذا العقـد ليـس مـن العقـود العينيـة.

وتقـضى المـادة 33 مـن إتفاقيـة فارسـوفى بأنـه ليـس فى أحكامهـا مـا يمنـع الناقـل مـن رفـض إبـرام عقـد النقـل (فى هـذا المعنـى م 27 مـن إتفاقيـة مونتريـال)، ولقـد رأينـا أن إعطـاء الناقـل سـلطة مطلقـة فى رفـض نقـل الأشـخاص أو البضائـع دون مـبرر معقـول، مـن شـأنه القضـاء عـلى الصفـة المرفقيـة لعمليـة النقـل، وأنـه لا يجـب الوقـوف عنـد ظاهـر نـصى المادتـين المذكورتـين، وإعطـاء الناقـل حريـة مطلقـة فى رفـض التعاقـد فى جميـع الحـالات. كـما عرفنـا أن الفقـه يقيـم تفرقـة بـين الناقـل المنتظـم وبـين الناقـل عـلى خطـوط غـير منتظمـة، فيعتـبر أن الأول فى حالـة إيجـاب عـام وعـرض دائـم لخدمـات النقـل للجمهـور، ومـن ثـم فـلا يجـوز لـه أن يرفـض نقـل بضاعـة أو مسـافر إلا لأسـباب موضوعيـة، تتعلـق بطبيعـة البضاعـة أو الحمولـة ومـا يمكـن أن يترتـب عـلى نقلهـا مـن تهديـد لسـلامة الطائـرة أو الـركاب أو الإضرار بالبضائـع الأخـرى (م 5 شروط أياتا).

أمـا الناقـل غـير المنتظـم، فمـن سـلطته كـما أشرنـا أن يرفـض أو أن يقبل طلـب نقـل البضاعـة أو المسـافرين، دون أيـة مسـئولية وذلـك تطبيقـاً لمبـدأ الرضائيـة وسـلطان الإدارة الـذى نصـت عليـه المـادة 33 مـن الإتفاقيـة (راجـع

---

(1) (L.T.A) Letre de transport aeriten.

سابقاً بند 20).

هكذا، فعقد نقل الأمتعة أو البضائع، كعقد نقل الأشخاص والأمتعة، عقد رضائى، وهو أيضاً عقد إذعان مثل العقد الأخير، ذلك إنه ليس بوسع الشاحن أو مرسل الأمتعة أو البضاعة (الطرف المذعن) أن يناقش أو أن يعدل شروط العقد الذى يتم إعداده سلفاً بواسطة شركات النقل الجوى، ليطبق على العملاء، وليس أمام الجمهور إلا أن يقبل هذه الشروط الموحدة والمطبوعة على خطاب النقل (وقامت بوضعها منظمة الأياتا)، أو أن يرفض الشاحن أو المسافر مثل هذه الشروط فيصادر حقه فى التنقل والسفر أو نقل البضاعة، فيلحقه ضرراً كبيراً، يمكن أن ينعكس على إقتصاديات الدول بوجه عام.

طبيعة عقد نقل البضائع وإثباته:

44- عقد نقل الأمتعة أو البضائع من العقود التجارية دائماً (عمل تجارى منفرد) بالنسبة للناقل الجوى (م 6 تجارى). ولذلك، يجوز إثباته قبله بكافة طرق الإثبات فى المسائل التجارية (أنظر المادة 69 تجارى). كما أن هذا العقد ليس من العقود الشكلية كما ذكرنا، ومع ذلك فقد قضت المادة 1/5 من إتفاقية وارسو بأن للناقل الحق فى مطالبة المرسل بتحرير مستند «خطاب النقل الجوى»، وأن على الناقل قبول هذا الخطاب المحرر بمعرفة المرسل. وبالمثل تقضى المادة 4 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م بأنه:

1- فى حالة نقل البضائع، يتعين تسليم وثيقة شحن جوى.

2- يجوز الإستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوى بأى وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به. وفى حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل أن يسلم المرسل، بناء على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والإطلاع على المعلومات المسجلة لتلك

الوسائل الأخرى.

غير أن، هذا لا يعنى أن عقد نقل البضائع عقد شكلى، فغياب وثيقة الشحن الجوى أو إيصال البضاعة أو خطاب النقل أو عدم صحته أو فقده لا أثر له على وجود عقد النقل أو صحته، ويصح إثباته بكل طرق الإثبات الأخرى[1]. ويظل العقد خاضعاً لأحكام إتفاقية وارسو، وذلك مع عدم الإخلال بأحكام المادة التاسعة (م 2/5). ويتفق هذا الحكم مع الحكم الذى تضمنته إتفاقية مونتريال لسنة 1999م بشأن عدم الإلتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة. إذ تقضى المادة 9 من ذات الإتفاقية بأن عدم الإلتزام بأحكام المواد (من 4-8) لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل الذى يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الإتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسئولية.

نسخ خطاب النقل ووثيقة الشحن وإيصال البضائع.. العدد والبيانات:

45- أ- أوجبت المادة 6 من إتفاقية وارسو تحرير خطاب النقل من ثلاث نسخ أصلية، تسلم الأولى إلى الناقل وتحمل توقيع المرسل، ويوقع الناقل على النسخة الثانية ويسلمها إلى المرسل بعد قبوله البضاعة، فى حين تخصص النسخة الثالثة للمرسل إليه ويوقع عليها كل من المرسل والناقل وترفق بالبضاعة وترسل إلى المرسل إليه. ولا يتضمن القانون التجارى مثل هذا الحكم. ونرى إنه يكفى - فى حالة النقل الجوى الداخلى للأمتعة أو البضائع - تحرير نسختين من وثيقة النقل الجوى يحتفظ الناقل بإحداهما وتسلم الأخرى للمرسل أو المرسل إليه.

(1) د. فرج سليمان، القانون الجوى، 1983 - 1984، 211.

وأما المادة 7 من إتفاقية مونتريال، فتوجب تحرير وثيقة الشحن الجوى من ثلاث نسخ أصلية: حيث تقضى بأنه:

1- يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوى من ثلاث نسخ أصليـــة.

2- تمهر النسخة الأولى بعبارة: «للناقل» ويوقع عليها المرسل. وتمهر النسخة الثانية بعبارة: «للمرسل إليه» ويوقع عليها كل من المرسل والناقل. ويوقع الناقل على النسخة الثالثة ويسلمها إلى المرسل بعد قبول البضائع.

3- يجوز أن يكون توقيع الناقل وتوقيع المرسل مطبوعين أو أن يستعاض عنهما بخاتم.

4- إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن بناء على طلب المرسل، فيعتبر الناقل متصرفاً نيابة عن المرسل، ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك.

(ب) كما إستلزمت المادة 8 من إتفاقية وارسو بأن يتضمن خطاب النقل بيانات عديدة «ومعقدة» بلغت سبعة عشر بياناً هى:

1- مكان وتاريخ إصدار مستند أو خطاب النقل.

2- نقطتا القيام والوصول.

3- محطات الوقوف، مع حق الناقل فى تعديلها فى حالات الضرورة.

4- إسم وعنوان المرسل.

5- إسم وعنوان الناقل الأول.

6- إسـم وعنـوان المرسـل إليـه إن وجد، أو إذا أقتضى الأمر «S´il - YA lieu».

7- طبيعة ونوع البضاعة.

8- عـدد الطـرود وأرقامها وطريقـة تغليفهـا وعلاماتها المميزة.

9- وزن وكميـة البضاعـة وحجمها ومقاييسـها.

10- الحالـة الظاهـرة للبضاعـة وتغليفهـا أو تعبئتها.

11- أجـرة النقل وتاريخ ومكان دفعها، وإسـم الشـخص الـذى يلتزم بالدفع.

12- قيمـة البضاعـة والمصاريـف، إذا تـم إرسـال البضاعـة وفقـاً لـشرط التسـليم مقابل الدفع.

13- إقـرار مـن المرسـل بـضرورة تسـليم البضاعـة إلى المرسـل إليـه (وذلـك فى الحالـة التـى يـرى المرسـل أهميـة خاصـة فى تسـليم البضاعـة إلى المرسـل إليـه).

14- عدد نسـخ خطاب النقل.

15- المسـتندات المسـلمة للناقـل لكى يرفقهـا بخطاب النقل.

16- مـدة النقل وبيان الطريـق المزمع إتباعه[1].

17- بيـان بخضـوع النقل لنظام المسـئولية المقررة فى هـذه الإتفاقية.

ونصـت المـادة 9 مـن الإتفاقيـة المعدلـة ببروتوكـول لاهـاى، عـلى إنـه «ليـس للناقـل الجـوى أن يتمسـك بأحـكام المـادة 22 مـن الإتفاقيـة الخاصة بالحـد أو بالإعفاء من المسـئولية إذا شـحنت البضاعـة برضائـه عـلى مـتن الطائـرة، دون أن يكـون خطـاب النقـل قـد أعد أو إذا كان هـذا الخطـاب خاليـاً مـن التنبيـه بخضـوع النقـل لإتفاقيـة وارسـو». (عكـس ذلـك، المـادة 9 مـن إتفاقيـة مونتريـال سـالفة الذكـر).

ووفقـــاً للـــمادة 10 مـــن الإتفاقيـــة. يســـأل المرســـل عـــن صحـــة البيانـــات

(1) فيذكر أن النقل عن طريق كذا. «Via»

والإقـرارات المتعلقـة بالبضاعـة التـى يدونهـا بمعرفتـه فى خطـاب النقـل، وكذلـك عـن الأضرار التـى تلحـق بالناقـل أو بـأى شـخص آخـر، نتيجـة عـدم صحـة البيانـات أو عـدم كفايتهـا».

وبالمثـل قضـت المـادة 10 مـن إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م بمسـئولية كل مـن المرسـل للبضائـع وكذلـك الناقـل، عـن البيانـات الـواردة فى مسـتندات النقل حيث تقـضى بأنه:

1- يكـون المرسـل مسـؤولاً عـن صحـة البيانات والإقـرارات المتعلقـة بالبضائـع، المدونة مـن قبلـه أو نيابـة عنـه فى وثيقـة الشـحن الجـوى، أو المقدمـة رمنـه أو نيابـة عنـه للناقـل لتدوينهـا فى إيصـال البضائـع، أو لإدراجهـا فى التسـجيلات القائمـة بالوسـائل الأخـرى المشـار إليهـا فى الفقـرة (2) مـن المـادة (4). وتطبـق هـذه الأحـكام أيضـاً عندمـا يكـون نفـس الشـخص الـذى ينـوب عـن المرسـل وكيـلاً للناقـل أيضـاً.

2- يقـوم المرسـل بتعويـض الناقـل عـن جميـع الأضرار التـى تلحـق بـه أو بـأى شـخص آخـر يكـون الناقـل مسـؤولاً تجاهـه، بسـبب ما قدمـه أو قدم نيابـة عنـه مـن بيانـات وإقـرارات غـير سـليمة أو غـير صحيحة أو غـير كاملة.

3- مـع مراعـاة أحـكام الفقرتـين (1) و (2) مـن هذه المـادة، يتحمـل الناقل المسـئولية عـن جميـع الأضرار التـى تلحـق بالمرسـل أو بـأى شـخص آخـر يكـون المرسـل مسـئولاً تجاهـه، بسـبب مـا دونـه الناقـل أو مـا دون نيابـة عنـه مـن بيانـات وإقـرارات غـير سـليمة أو غـير صحيحـة أو غـير كاملـة فى إيصـال البضائع أو فى التسـجيلات القائمـة بالوسـائل الأخـرى المشـار إليهـا فى الفقـرة (2) مـن المـادة (4).

46- وقـــد أكتفـــى بروتوكـــول لاهـــاى لســـنة 1955، بذكـــر ثـــلاث بيانـــات فى

خطاب النقل، هى ذات البيانات التى يجب ذكرها فى تذكرة السفر واستمارة نقل أمتعة المسافر(م 6)، وهذه البيانات هى: بيان نقاط القيام والوصول، وبيان مكان هبوط الطائرة فى دولة أجنبية، إذا وقعت نقاط القيام والوصول فى دولة واحدة، وأخيراً بيان يوضح جواز خضوع النقل لأحكام إتفاقية فارسوفى[1]. ويلتزم الناقل الذى قبل البضاعة بأن يوقع على خطاب النقل قبل شحنها على متن الطائرة.

كما قضى بروتوكول لاهاى بأنه ليس فى أحكام الإتفاقية، ما يحول دون إصدار خطاب نقل جوى قابل للتداول (م 9).

وأوجب بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 (لم يطبق بعد)، أن يشمل خطاب النقل على ثلاثة بيانات هى: البيانان الأول والثانى من بروتوكول لاهاى، أما البيان الثالث فيتعلق بوزن الشحنة (م 8). ويجوز أيضاً، إستبدال خطاب النقل الجوى بأى مستند آخر يتضمن البيانات الخاصة بالنقل، بشرط موافقة المرسل (م 5 من بروتوكول مونتريال).

ويجرى العمل، على قيام غالبية شركات النقل الجوى المنضمة أو غير المنضمة إلى منظمة «الأياتا»، بإستخدام خطاب نقل نوذجى من وضع المنظمة المذكورة. ونرى أن هذا الحل مناسب فى حالة النقل الجوى الداخلى، خاصة وأن القانون التجارى جاء خلوا من ذكر البيانات الواجب أن تتضمنها وثيقة النقل الجوى للأمتعة والبضائع.

وطبقاً للمادة 5 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، يجب أن تتضمن وثيقة الشحن الجوى أو إيصال البضائع ثلاثة بيانات هى:

(أ) بيان نقطتى المغادرة والمقصد النهائى.

(ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائى واقعتين فى إقليم دولة واحدة طرف

(1) د. فاروق زاهر، المرجع السابق، 591.

وذلـك إذا كانـت هنـاك نقطـة توقـف أو نقـاط توقـف متفـق عليهـا واقعـة فى إقليـم دولـة أخـرى.

(ج) بيان وزن الإرسالية.

وهنـاك وثيقـة أخـرى مـن وثائـق النقـل اسـتحدثتها إتفاقيـة مونتريـال وبينـت متـى يجـب إلـزام المرسـل للبضائـع بتقديمهـا، ومـا هـى بياناتهـا.

حيـث تنـص المـادة 6 عـلى أن الوثيقـة المتعلقـة بطبيعـة البضائـع يجوز إلزام المرسـل، إذا اقتضـت الـضرورة أن يتقيـد بإجـراءات الجـمارك والشرطـة والسـلطات العامـة الأخـرى، بتقديـم وثيقـة تبـين طبيعـة البضائـع، ولا ينـشىء هـذا الحكم عـلى الناقل أى واجـب أو التزام أو مسئولية ناتجـة عنـه.

وفى حالـة قيـام المرسـل للبضاعـة بإرسـال طـرود متعـددة، أوضحـت المـادة 8 مـن إتفاقيـة مونتريـال مـا هـى المسـتندات الواجـب تحريرهـا.

حيـث تقـضى المادة 8 من إتفاقيـة مونتريال بأنه:

فى حالـة تعدد الطرود:

(أ) لناقـل البضائـع الحق فى أن يطالب المرسـل بتحرير وثائق شـحن جـوى منفصلة.

(ب) للمرسـل الحـق فى أن يطالـب الناقـل بتسـليم إيصـالات بضائـع منفصلـة عنـد استخدام الوسـائل الأخـرى المشـار إليهـا فى الفقـرة (2) مـن المـادة (4).

حجيـة (دور) خطـاب ووثائق ومسـتندات النقل الجوى فى الإثبـات:

47- يضطلـع خطـاب النقـل بـدور أسـاسى فى إثبـات عقـد النقـل الجـوى للبضاعـة. وتنـص المـادة 1/11 مـن إتفاقيـة وارسـو عـلى أن «يعتـبر خطـاب النقـل الجـوى حجـة عـلى إبـرام عقـد النقـل ومـا تضمنـه مـن شروط، وعـلى إسـتلام الناقـل

للبضاعـة مـا لم يقـدم الدليـل عـلى عكـس ذلـك». ويعنـى هـذا، أن إسـتلام خطـاب النقـل يعتـبر قرينـة عـلى إبـرام عقـد النقـل، وعـلى إسـتلام الناقـل للبضاعـة المـراد نقلهـا، ولكـن هـذه القرينـة بسـيطة يجـوز إثبـات عكسـها بواسـطة الناقـل.

كذلـك «تعتـبر البيانـات الـواردة بخطـاب النقـل الجوى بشـأن وزن البضاعـة وأبعادها وتغليفهـا أو تعبئتهـا، وكذلـك بشـأن عـدد الطـرود حجـة مـا لم يقـم الدليـل عـلى عكـس ذلك. أمـا البيانـات المتعلقـة بكميـة البضاعـة وحجمهـا وحالتهـا أو تلـك المتعلقـة بحالتهـا الظاهـرة، فـلا يحتـج بهـا عـلى الناقـل الجـوى، مـا لم يكن قـد تحقق بنفسـه مـن صحتهـا بحضور المرسـل منـه. وتـم إثبـات ذلـك فى خطـاب النقـل الجوى» (م 2/11 مـن إتفاقية وارسـو).

وبشـأن حجيـة مسـتندات النقـل الجـوى للبضائـع، تقـضى المـادة 11 مـن إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م بأنـه:

1- تعتـبر وثيقـة الشـحن الجـوى أو إيصـال البضائـع دليـلاً عـلى إبـرام العقـد واسـتلام البضائـع وشروط النقـل المذكـورة فيهـما، مـا لم يثبـت خـلاف ذلـك.

2- تكـون البيانـات المدونـة فى وثيقـة الشـحن الجـوى أو فى إيصال البضائع بشـأن وزن البضائـع وأبعادهـا وتغليفهـا، وكذلـك البيانـات المتعلقـة بعـدد الطـرود، دليـلاً يحتـج بـه مـا لم يثبـت خـلاف ذلـك. أمـا البيانـات المتعلقـة بكميـة البضائـع وحجمهـا وحالتهـا فـلا تكـون لهـا الحجية ضـد الناقل، إلا بقدر ما يكـون الناقل قـد تحقـق منهـا فى حضـور المرسـل، وأثبـت ذلـك فى وثيقـة الشـحن الجـوى أو فى إيصـال البضائـع، أو بقـدر مـا تكـون البيانـات متعلقـة بالحالـة الظاهـرة للبضائـع.

والخلاصـة، أنـه لا تعـدو مسـتندات النقـل إلا أن تكـون وسـيلة مـن الوسـائل المتنوعـة، التـى يسـتطيع بواسـطتها الناقـل أو المسـافر أو الشـاحن إثبـات وجـود

عقـد النقل الجوى.

48- وقـد ثـار التسـاؤل، حـول مـا إذا كان خطـاب النقـل الجـوى يعتـبر ممثـلاً للبضائع المنقولـة، كـما هـو الحـال بالنسـبة لسـند شـحن البضائـع بحـراً ؟ وهـل يجـوز اعتبـار المرسـل (حائـز خطـاب النقـل) مالـكاً للبضاعـة، يسـتطيع التـصرف فيهـا عـن طريـق تـداول هـذا الخطـاب ؟؟

إسـتقر الفقـه، عـلى عـدم إعتبـار خطـاب النقـل الجـوى ممثـلاً للبضاعـة إلا إذا كان قابـلاً للتـداول بالتظهـير وليـس إسـميا، أى ليـس بإسـم المرسـل إليـه. وإذا كان مـن الـلازم ذكر إسـم المرسـل إليـه وعنوانـه فى خطـاب النقـل، كـما هـو الحـال فى المـادة 8 مـن إتفاقية وارسـو قبـل تعديلهـا، فإنـه لا يجـوز تـداول الخطـاب لأنـه يكـون إسـمياً ولا يعتـبر ممثـلاً للبضاعـــة.

إلا أنـه، بعـد أن أدرجـت المـادة 9 مـن بروتوكـول لاهـاى لسـنة 1955 فى المـادة 3/15 مـن الإتفاقيـة، والتـى تقـضى بجـواز إعـداد خطـاب نقـل قابـل للتـداول، أى خاليـاً مـن إسـم المرسـل إليـه، فقـد أصبـح مـن الممكـن أن يكـون خطـاب النقـل ممثـلاً للبضاعـة، ويكـون لحائـزه حـق التـصرف فى البضاعـة (بالبيـع أو بالرهـن) أثنـاء عمليـة النقـل، وهـذا أمـر نـادر.

بيـد أنـه، إذا لم يذكـر أن الخطـاب خاضـع للبروتوكـول، فإنـه يخضـع للإتفاقيـة قبـل تعديلهـا، ولا يجـوز تـداول البضاعـة، لأن خطـاب النقـل ذاتـه لا يكـون قابـلاً للتـداول.

وتجـدر الإشـارة إلى أن إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م تعطـى لمرسـل البضائـع جـواً، الحـق فى التـصرف فيهـا سـواء قبـل الرحلة الجويـة أو أثنائها أو بعـد وصول البضاعـة إلى ميناء الوصـول. وفى جميـع الأحـوال يكـون الناقـل مسـئولاً أمـام المرسـل إذا لم يقـم الأول بتنفيـذ أوامـر المرسـل. ومـع ذلـك، فـإن حـق المرسـل فى التـصرف فى البضاعـة ليـس مطلقـاً. إذ يجـب ألا يترتـب عـلى ممارسـة هـذا الحـق إلحـاق الـضرر بـأى مـن الناقـل الجـوى، أو المرسـل إليـه

البضاعـة عنـد وصـول البضاعـة فى الميـناء الجـوى المحـدد لهـا. وتأكيـداً لذلـك. تنـص المادة 12 مـن إتفاقيـة مونتريـال عـلى أنه:

1- يحـق للمرسـل أن يتـصرف بالبضائـع، وذلـك إمـا بسـحبها مـن مطـار المغـادرة أو مطـار المقصـد النهـائى، أو بحجزهـا أثنـاء الرحلـة عنـد أى هبـوط للطائـرة، أو بالمطالبـة بتسـليمها فى مـكان المقصـد النهـائى أو أثنـاء الرحلـة إلى شـخص آخـر غـير المرسـل إليـه المعـين أصـلاً، أو بالمطالبـة بإعادتهـا إلى مطـار المغادرة، بـشرط قيامـه بتنفيـذ كافـة الإلتزامـات الناشـئة عـن عقـد النقـل. ويجـب ألا يمـارس المرسـل حـق التـصرف هـذا عـلى نحـو يعـود بالـضرر عـلى الناقـل أو المرسـلين الآخريـن، ويجـب عليـه أ، يتحمـل أى مصاريـف تترتـب على ممارسـة هـذا الحق.

2- عـلى الناقـل، عنـد اسـتحالة تنفيـذ تعليـمات المرسـل، أن يخطـره بذلك فوراً.

3- إذا نفـذ الناقـل تعليـمات المرسـل بالتـصرف بالبضائـع، دون المطالبـة بتقديـم نسـخة وثيقـة الشـحن الجـوى أو إيصـال البضائـع المسـلم إلى المرسـل، فـإن الناقـل يكـون مسـئولاً عـن أى ضرر قـد يلحـق مـن جـراء ذلـك بـأى شـخص تكـون بحوزتـه بصفـة قانونيـة وثيقـة الشـحن الجـوى أو إيصـال البضائـع، وذلـك مـع عـدم الإخـلال بحـق الناقـل فى الرجـوع عـلى المرسـل.

4- ينتهـى حـق المرسـل اعتبـاراً مـن اللحظـة التـى يبـدأ فيهـا حـق المرسـل إليـه وفقـاً للـمادة (13). غـير إنـه إذا رفض المرسـل إليـه تسـلم البضائع أو تعـذر الإتصال بـه، فـإن المرسـل يسـترد حقـه فى التصرف.

ويـسرى حكـم المـادة 12 المذكـورة حـالاً، بـصرف النظـر عـن كـون وثيقـة الشـحن الجـوى إذنيـه أو إسـمية، أو لحاملهـا.

فهذه الوثيقة تمثل البضائع المشحونة أو المرسلة جواً، مثلها مثل سند الشحن البحرى للبضائع المنقولة بحراً.

الفرع الثانى

تنفيذ عقد النقل الجوى الداخلى والدولى

للأمتعة والبضائع «آثاره»

تمهيـــد :

49- بعد إبرام العقد الذى توافرت له الشروط اللازمة لصحته، تأتى مرحلة تنفيذه، أى قيام كل طرف من أطرافه بالأعمال القانونية أو المادية التى يفرضها عليه العقد، والتى من شأنها الوصول إلى الهدف الأساسى للعقد، وهو نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع من مكان القيام إلى المكان المحدد للوصول[1].

ويترتب على عقد نقل البضائع جواً، آثار بالنسبة لكل من طرفيه (الناقل - المرسل) وكذلك بالنسبة للمرسل إليه عند قبوله للبضاعة المرسلة وإستلامه لها. ويعنى هذا، أن يكون لكل من هؤلاء حقوقاً وعليه إلتزامات قبل الآخرين.

ونتعرض فيما يلى لإلتزامات وحقوق كل من الناقل الجوى والمرسل للبضاعة وكذلك لمركز المرسل إليه.

أولاً: التزامات الناقل الجوى:

50-1- يلتزم الناقل الجوى بإستلام البضائع من المرسل، والعناية بها

(1) إبراهيم فهمى محمد، المرجع السابق، 27.

والمحافظــة عليهــا وحراســتها، ســواء تــم إســتلامه للبضائــع فى أحــد مخازنــه فى المدينــة أو فى مينــاء القيــام. وعــلى الناقــل - عنــد إســتلامه الأمتعــة أو البضائــع - التحقــق منهــا ومــن عددهــا وحجمهــا وصحــة بياناتهــا[1]. وعليــه، أن يبــذل فى العنايــة بالبضاعــة مــا ينتظــر مــن جانــب الناقــل الحريــص المعنــى بأمــوره، وذلــك وفقــاً لمعيــار رب الأسرة الحريــص. ويلتــزم تابعــو الناقــل بالقيــام بنفــس القــدر مـن العناية.

2- شحن ورص وتفريـغ البضاعـة: الأصـل أن هـذه العمليـات هـى التـزام عـلى الناقـل الجـوى، وذلـك نظـراً لضيـق الفراغـات المخصصـة لنقـل البضائـع بالطائرة، كما تتعلـق عمليـات الشـحن والتفريـغ بسـلامة الطائـرة. ومـع ذلـك، فـلا مانع من الإتفـاق عـلى قيـام المرسـل أو المرسـل إليـه بعمليـات شـحن وتفريـغ البضاعة، ويحـدث هـذا غالبـاً عندمـا يتـم النقـل عـلى طائـرات الخطـوط غـير المنتظمة.

3- نقـل البضاعـة إلى المـكان المحـدد بالعقـد (مينـاء الوصـول أو أحـد الموانـئ المتوسـطة)، ويعتـبر هـذا هـو الإلتـزام الرئيـسى للناقـل الجـوى للبضاعـة[2]. ويقـع عـلى الناقـل وتابعيـه ممارسـة عنايـة الشـخص الحريـص فى حراسـة البضائـع المنقولـة، وحفظهـا بالطـرق الملائمـة لطبيعتهـا.

4- توصيــل البضاعــة وتســليمها فى الميعــاد المتفــق عليــه إلى المرســل إليــه: يلتــزم الناقــل بتوصيــل البضاعــة وتســليمها إلى المرســل إليــه،

---

(1) د. عبد الفضيل محمد، بند 208 وما بعده، أنظر م 2/286 ت. المذكورة.

(2) لا يدخل فى عداد البضائع عمليات نقل جثث الموتى، حيث تخضع للقواعد المتعلقة بنقل الأشخاص، ولكن يرى البعض سريان القواعد الخاصة بنقل البضائع فى حالة نقل جثث الموتى، ولكننا لا نميل إلى هذا على الإطلاق لأنه الإنسان لا بد أن يكون مكرماً حياً أو ميتاً.

الـذى حـدده خطـاب النقـل، أو لنائـب المرسـل إليـه أو لأصحـاب الحـق فى المطالبـة بالبضاعـة، فى الميعـاد الـذى حـدده العقـد.

51- وتقـضى المـادة 19 مـن إتفاقيـة وارسـو بـأن «يكـون الناقـل مسـئولاً عـن الـضرر الـذى يترتـب عـلى التأخـير فى نقـل الـركاب أو الأمتعـة أو البضائـع بطريـق الجـو ويعنـى هـذا، أن التأخـير الـذى لا يترتـب عليـه ضرر للـركاب أو لأصحـاب الأمتعـة أو البضائـع، لا يسـتتبع مسـئولية الناقـل.

ويـؤدى تأخـير وصـول البضاعـة لمـدة سبعة أيـام، مـن التاريـخ الـذى كان يجـب فيـه وصولهـا، إلى قيـام قرينـة عـلى حـدوث الـضرر.

ونصـت المـادة 3/13 مـن الإتفاقية على ذلك بأنـه: «إذا أقر الناقل بضيـاع البضاعة، أو إذا لم تكـن البضاعـة قـد وصلـت بعـد إنقضاء مدة سـبعة أيام مـن التاريخ الـذى كان يتعـين وصولها فيه، حـق للمرسـل إليـه أن يتمسـك فى مواجهة الناقل بحقوقه الناشـئة عـن عقد النقل».

وعرفنـا: إنـه طبقـا للـمادة 19 مـن إتفاقيـة مونتريـال يكون الناقـل الجوى مسـئولاً عن الـضرر المترتـب عـلى التأخـير فى نقل الركاب أو الأمتعـة «أو البضائع بطريق الجـو، ولكنه يعفى مـن المسئولية عـن هـذا الـضرر إذ أثبـت إنـه وتابعـوه ووكلاؤه قـد إتخـذوا التدابـير المعقولة (العنايـة المعقولـة) اللازمـة لتفـادى الـضرر، أو إنـه إسـتحال عليـه أو عليهـم إتخـاذ مثـل التدابـير المعقولـة «MESURES RAISONNABLES»،

ويلاحـظ أن المـادة 19 المذكـورة، لم تحـدد المـدة التـى إذا لم تصـل خلالهـا البضائع إلى ميناء الوصـول، فإنـه يكـون هناك تأخير فى وصولها، وضرراً قد أصاب أصحاب الشـأن (المرسـل، المرسـل إليـه.. الـخ) ولذلـك فإننـا نرى أعمال حكـم المادة 3/13 مـن الإتفاقية المذكـورة، والتى تقـضى بأنـه إذا أقـر الناقـل بضيـاع البضائـع، أو إذا لم تكـن البضائـع قـد وصلـت (أى تأخـر وصولهـا) بعـد إنقضـاء سـبعة أيـام عـلى التاريـخ الـذى كان يجب أن تصـل فيه. يحق للمرسـل

إليـه أن يطالـب الناقل بالحقوق الناشـئة عـن عقد النقل.

ويلاحـظ أن المـادة 52 قـد تضمنـت تعريـف الأيـام، حيـث تنـص عـلى يعنـى تعبـير الأيـام حينـما ذكـر (أينـما ذكـر) فى هـذه الإتفاقيـة الأيـام التقويميـة وليـس أيـام العمـل.

وبالمثـل، فالمبـدأ طبقـاً للـمادة 1/289 تجـارى، أن يسـأل الناقـل الجـوى عـن الـضرر الـذى يترتـب عـلى التأخـير، فى وصـول الراكـب أو الأمتعـة أو البضائـع، التـى لا يسـلمها الناقل الجـوى خـلال مـدة معينـة مـن تاريـخ الإتفـاق عـلى تسـليمها لصاحـب الحـق فيهـا أو مـن تاريـخ إخطـاره بالحضـور لاسـتلامها.

وتقيـم المـادة 2/289 تجـارى، قرينـة عـلى هـلاك الأمتعـة أو البضائـع، التى لا يسـلمها الناقـل الجـوى خـلال مـدة معينـة مـن تاريـخ الإتفـاق عـلى تسـليمها لصاحـب الحـق فيهـا أو مـن تاريـخ إخطـاره للحضور لإسـتلامها.

إذ تقـضى المـادة 2/289 تجـارى المذكـورة، بأنـه تعتـبر فى حكـم الهالكـة الأمتعـة أو البضائـع التـى لا يسـلمها الناقـل إلى المرسـل إليـه، أو يخطـره بالحضـور لتسـلمها خـلال ثلاثـين يومـاً مـن تاريـخ إنقضـاء الميعـاد المعـين للتسـليم. وفى حالـة عـدم التعيـين، مـن تاريـخ إنقضاء الميعـاد الـذى يسـتغرقه الناقـل الجـوى العـادى فى النقـل، إذا وجـد فى نفـس الظـروف.

والواقـع، أن القاعـدة العامـة أصبحـت عـدم إلتـزام شركات الملاحـة الجويـة بأيـة مسـئولية فى حـالات التأخـير، لوجـود شروط إتفاقيـة معفيـة مـن المسـئولية عـن التأخـير فى وصـول البضاعـة (م 6 مـن شروط أياتـا)، ومـع ذلـك، لا يجـب أن يعفـى الناقـل عـن التأخـير غـير العـادى أو غـير المـبرر لوصـول البضاعـة.

5- إعـلان الوصـول: عـلى الناقـل أن يخطـر المرسـل إليـه بمجـرد وصـول البضاعـة، ما لم يتفـق عـلى خـلاف ذلـك (م 2/13 مـن الإتفاقيـة). وفى هـذا المعنـى، تقـضى المـادة 2/13 مـن إتفاقيـة مونتريـال، بأنـه: عـلى الناقـل أن يخطـر المرسـل إليـه بمجـرد وصـول البضائـع، مـا لم يتـم الإتفـاق عـلى خـلاف ذلك.

6- خـط السـير: يلتـزم الناقـل بإتبـاع خـط السـير المتفـق عليـه للرحلـة. ومـع ذلـك، لا تسـأل شركات الملاحـة، كمبـدأ، عـن الإنحـراف عـن هـذا الخـط، مـا لم يوجـد شرط مخالف، أو كان الانحـراف غـير مـبرر. (المـادة 215 تجـارى. أنظـر مـا سـبق، بند 8).

ثانيـاً: حقوق الناقل الجـوى للبضائع:

وتتمثـل - بإيجـاز - فيما يلى:

52-1- حـق الناقـل فى الأجـرة والمصاريـف: للناقـل الحصـول على الأجـرة المتفـق عليها لنقـل البضاعـة، وكذلـك المصاريـف الإضافيـة التـى يتحملهـا الناقـل، كأن تكون البضاعـة سريعـة التلـف فتحتـاج إلى عنايـة خاصـة، أو أن تكـون ذات قيمـة مرتفعـة فتحتـاج إلى تعيـين حـارس أو أكـثر لهـا. ويدخـل فى المصاريـف أيضـاً، مصاريـف الإيـداع والتأمـين عـلى البضاعـة. ويحـدد العقـد مقـدار الأجـرة وزمـان ومـكان وطريقـة دفعهـا. ويلاحـظ أن حـق الناقـل فى اسـتيفاء الأجـرة والمصاريـف لم يـرد ضمـن البيانـات الإلزاميـة (التـى يجـب أن تتضمنهـا وثيقـة النقـل أو إيصـال البضائـع التـى نصـت عليهـا المـادة الخامسـة مـن إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م).

2- للناقـل حـق حبـس البضاعـة (طبقـاً للقواعـد العامـة) إذا لم يدفـع المرسـل منـه أجـرة النقـل، كـما يكـون لـه حـق تتبعهـا وبيعهـا بالمـزاد العـام (م 7/4 مـن شروط أياتـا)، ولكـن لا يدخـل فى ضمانـات الوفـاء بأجـرة النقـل، تقريـر امتياز عـلى البضاعـة لمصلحـة الناقـل، مـا لم يوجـد نـص مخالـف فى القانـون الوطنـى للدولـة التـى تتخـذ فيهـا هـذه الإجـراءات.

وينـــدر أن يـــترك تحديـــد الأجـــرة، لعوامـــل العـــرض والطلـــب أو للمســـاومات. وتقـــوم الأياتـــا بإعـــداد التعريفـــات الدوليـــة للنقـــل، عـــن طريـــق المؤتمـــرات التـــى

تعقدها لهذا الغرض. ولذلك لم يتم النص على تحديد تعريفة النقل سواءً فى إتفاقية وارسو لسنة 1929م، أو إتفاقية مونتريال لسنة 1999م).

ثالثاً: التزامات المرسل للبضاعة:

53-1- الإلتزام بتسليم البضاعة للناقل: حتى يمكن للأخير تنفيذ التزاماته. وقد رأينا، أن إتفاقية وارسو تلزم المرسل بتحرير خطاب النقل الجوى، وأن للمرسل منه الحق فى أن يطلب إلى الناقل قبول هذا المستند، الذى يجب أن يحتوى على بيانات حقيقية عن البضاعة (المواد من 5-8). ويجب أن تكون الأمتعة والبضاعة المسلمة مغلفة، ومحكمة الربط بما يتفق وطبيعتها (أنظر الحكم فى إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، المواد من 4-8، ما سبق بند 44 - 49).

2- الإلتزام بدفع أجرة النقل: يعتبر هذا الإلتزام هو الإلتزام الرئيسى للمرسل، وهو مقابل التزام الناقل بنقل البضاعة، ولا يعفى المرسل من دفع أجرة النقل إلا إذا دفعها المرسل إليه، وإذا وصلت البضاعة وقبلها هذا الأخير ولكنه رفض دفع أجرة النقل، كان للناقل الرجوع على المرسل مطالباً إياه بدفع الأجرة، بإعتبار أن هذا الأخير هو الطرف الأصلى فى العقد مع الناقل.

وقد يتفق على دفع الأجرة مقدماً، أى فى ميناء القيام، كما يجوز الإتفاق على دفعها فى ميناء الوصول بواسطة المرسل إليه، أو صاحب الحق فى البضاعة.

3- الإلتزام بدفع المصاريف الإضافية، التى يدفعها الناقل وتكون ضرورية لنقل البضاعة، كما ذكرنا أعلاه (م 6/4 من شروط أياتا)[1].

---

(1) لا تعتبر هذه المصاريف جزءً من الأجرة طبقاً للمادة المذكورة.

4- احترام القوانين واللوائح: ويقصد بذلك، تلك المطبقة فى دولة القيام ودولة الوصول، كالإجراءات الإدارية أو الجمركية فى حالات التصدير للبضاعة، ودفع الرسوم الواجبة. وتنص المادة 16/1-2 من إتفاقية وارسو على التزام المرسل منه قبل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه» أن يقدم البيانات وأن يرفق بخطاب النقل الجوى المستندات اللازم توافرها لاستيفاء إجراءات الجمارك والعوائد والبوليس. ويكون المرسل منه مسئولاً قبل الناقل عن كل ما وقع من أضرار ناشئة عن عدم وجود هذه البيانات والأوراق أو عدم كفايتها أو صحتها.. الخ، ولا يلتزم الناقل بفحص هذه البيانات والمستندات للتحقق من صحتها وكفايتها (أنظر فى هذا المعنى المادتين 6، 10 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م سالفة الذكر.

كما تقضى المادة 16/1-2 من إتفاقية مونتريال بأنه:

1- على المرسل أن يقدم المعلومات والوثائق الضرورية لإتمام إجراءات الجمارك والشرطة وأى سلطات عامة أخرى قبل تسليم البضائع إلى المرسل إليه. ويكون المرسل مسئولاً فى مواجهة الناقل عن أى ضرر ينشأ عن عدم وجود هذه المعلومات أو الوثائق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها. وذلك ما لم يكن الضرر عائداً لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

2- إن الناقل غير ملزم بالتثبت من صحة أو كفاية هذه المعلومات أو الوثائق.

رابعاً: حقوق المرسل منه على البضاعة:

54- تنص المادة 12 من إتفاقية وارسو على أنه:

1- مع عدم الإخلال بتنفيذ جميع الإلتزامات المترتبة على عقد النقل،

يكون للمرسل منه حق التصرف فى البضاعة وذلك إما بسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول وإما وقفها خلال الرحلة عند أى هبوط للطائرة، وإما بطلب تسليمها من جهة الوصول أو خلال الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور فى خطاب النقل الجوى، وإما بطلب إعادتها إلى مطار القيام، بشرط ألا يستعمل هذا الحق بطريقة تضر بالناقل أو المرسل منهم الآخرين، وذلك كله مع الإلتزام بدفع المصاريف المترتبة على ذلك.

2- على الناقل عند استحالة تنفيذ أوامر المرسل منه، أن يخطره بذلك فوراً.

هكذا، يكون للمرسل - ولو لم يكن مالكاً للبضاعة - حق التصرف فى البضاعة[1] وتوجيهها، بإعتباره حائزاً قانونياً لها، ولا يلزم لمباشرة المرسل لحقوقه - المؤكدة - على البضاعة وجود نص على ذلك فى عقد النقل[2] (أنظر فى هذا المعنى، المادة 12 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، سابقاً بند 48).

ورغم، ما تنطوى عليه حقوق المرسل من تعديل للعقد من جانب واحد، فليس أمام الناقل إلا الخضوع لإرادة المرسل وأوامره، ما لم يكن من المستحيل على الناقل تنفيذ هذه الأوامر أو كان تنفيذها ضاراً بالناقل أو بالمرسل منهم الآخرين، فى مثل هذه الحالات، يلتزم الناقل بإخطار المرسل بذلك فوراً. وبناء عليه:

3- إذا استجاب الناقل لأوامر المرسل منه بالتصرف، دون أن يطلب منه صورة خطاب النقل الجوى المسلمة إليه، فإنه يكون مسئولاً عن الضرر الذى قد يترتب على جراء ذلك لمن تكون له الحيازة القانونية لخطاب النقل الجوى. وذلك مع عدم الإخلال بحقه فى الرجوع على المرسل منه.

---

(1) بالبيع أو الرهن.

(2) وتظهر أهمية منح المرسل مثل هذه الحقوق، فى حالات معينة كإفلاس المرسل إليه، أو نشوب حرب فى موطن هذا الأخير.. الخ.

4- ينتهى حق المرسل حيث يبدأ حق المرسل إليه (أى بوصول البضاعة وتسلمه إياها). على إنه، إذا رفض الأخير استلام خطاب النقل الجوى أو البضاعة أو تعذر الاتصال به، استرد منه حق التصرف فى البضاعة.

خامساً: تأصيل حقوق والتزامات المرسل إليه (مركز المرسل إليه):

55- أثار مركز المرسل إليه جدلاً فقهياً، لا يقل عن ذلك الجدل الذى أثير بشأن المرسل إليه فى سند الشحن البحرى، والذى اعتبرته محكمة النقض المصرية طرفاً ذا شأن فى سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه - حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن»[1].

والواقع: إنه إذا كان الشاحن هو نفسه المرسل إليه فلا توجد مشكلة إذ نكون أمام شخص واحد، يعتبر طرفاً فى عقد النقل الجوى.

ولكن، تدق المسألة عندما يختلف شخص المرسل أو الشاحن عن شخص المرسل إليه، ففى هذه الظروف، يرى الرأى الغالب فى الفقه أن المرسل إليه لا يعتبر طرفاً فى عقد النقل الجوى للبضائع. ومع ذلك، فلا يختلف اثنان فى أن للمرسل إليه - وهو من الغير - حقوق يكتسبها من العقد، كحقه فى توجيه البضاعة بمجرد بلوغها نقطة الوصول وإخطار الناقل له بذلك (م2/13 من الإتفاقية)،

وحقه فى مطالبته الناقل بتسليم الأمتعة أو البضاعة وفى الرجوع عليه بالتعويض، فى حالة هلاكها أو عوارها أو تأخيرها، كما إنه يلتزم بالتزامات ناشئة عن عقد النقل، كالتزامه بدفع الأجرة المتفق على استحقاقها فى ميناء الوصول، ولم يكن قد تم دفعها بواسطة المرسل.

(1) نقض مدنى فى 1965/2/25 مجموعة أحكام النقض ص 220 - أنظر كتابنا القانون البحرى، الناشر دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، البندان 237-238.

والثابت أن للمرسل إليه «كافة حقوق مرسل البضاعة، وهى حقوق يستمدها بطريقة مباشرة وبإسمه الشخصى، فهو لا يستعمل حقوق الشاحن، كما إنه ليس وكيلاً عنه».

وقد عرفنا إنه، طبقاً للمادة 4/12 من إتفاقية مونتريال: ينتهى حق المرسل فى التصرف فى البضاعة اعتباراً من اللحظة التى يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة 13. غير إنه إذا رفض المرسل إليه تسلم البضائع أو تعذر الإتصال به، فإن للمرسل أن يسترد حقه فى التصرف فيهـا.

كما تضمنت المادة 13 من ذات الإتفاقية بيان عدة مسائل هامة، هى: بيان حق المرسل إليه فى استلام البضائع وشروطه (شرطان على نحو ما سيلى)، وكذلك التزام الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضائع ما لم يوجد شرط مخالف، وأيضاً حق المرسل والمرسل إليه[1] فى مطالبة الناقل بالتعويض فى حالة تأخير وصول البضائع أو ضياعها (فقدها).

وتأكيداً لذلك، تنص المادة 13 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م على أنه:

1- ما لم يكن المرسل قد مارس الحق الذى يستمده من المادة (12)، يحق للمرسل إليه عند وصول البضائع إلى نقطة المقصد، أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع، إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وبتنفيذ شروط النقل.

2- على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضائع، ما لم يتم الإتفاق على خلاف ذلك.

3- إذا أقر الناقل بضياع البضائع، أو إذا لم تكن البضائع قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام على التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيه، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد

(1) أنظر المادة 19 من ذات الإتفاقية سالفة الذكر، سابقاً، بند 51.

النقل.

وأقرت المادة 14 من الإتفاقية المذكورة حق المرسل والمرسل إليه فى المطالبة بحقوقهما فى مواجهة الناقل، وشرط قبول هذه المطالبة. إذ تنص على أنه: للمرسل والمرسل إليه أن يطالب كل منهما بإسمه الخاص بجميع الحقوق المخولة لهما على التوالى بموجب المادتين (12) و (13)، سواء أكان ذلك لمصلحته الذاتية أو لمصلحة الغير، وذلك بشرط تنفيذه الإلتزامات التى يفرضها عقد النقل.

كما بينت المادة 15/1-2 من ذات الإتفاقية أنه لا يترتب على تطبيق المواد 12، 13، 14، سالفة البيان أى أثر على العلاقة بين المرسل والمرسل إليه (وهى علاقة تعاقدية) أو العلاقات المتبادلة بين الغير (وهى علاقات تعاقدية أيضاً بين المرسل أو المرسل إليه والمتعاقدين مع أى منهما)، ما لم يوجد شرط مخالف.

حيث تقضى المادة 15 بأنه:

1- لا يترتب على تطبيق المواد (12) و (13) و (14) أى مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه، أو بالعلاقات المتبادلة بين الغير الذين يستمدون حقوقهم إما من المرسل وإما من المرسل إليه.

2- كل إتفاق يتعارض مع أحكام المواد (12) و (13) و (14)، يجب النص عليه صراحة فى وثيقة الشحن الجوى أو فى إيصال البضائع.

56- وقد تشعب الرأى فى تأصيل حقوق والتزامات المرسل إليه، خاصة وأن فكرة نسبية العقود تحول دون امتداد الآثار الناتجة عن العقد إلى غير أطرافه. فالمبدأ، أن العقد لا يرتب التزاماً فى ذمة الغير «وهو هنا المرسل إليه الذى لا يرتبط بعقد مع الناقل» وإن جاز أن يكسبه حقاً (م 152 مدنى).

ذهب جانب من الفقه، إلى الاستعانة بنظرية الاشتراط لمصلحة الغير، وقال بأن عقد النقل يتضمن اشتراطاً لمصلحة الغير «المرسل إليه»، أى يكسبه

حقاً أو دعوى مباشرة فى مواجهة الناقل. ويؤخذ على هذا الرأى، إنه يصلح لتفسير حقوق المرسل إليه ولكنه يعجز عن تفسير التزاماته.

لذلك ذهب فريق ثان، إلى القول بأن عقد النقل يعتبر بمثابة إيجاب موجه من الناقل والمرسل إلى المرسل إليه، فإذا قبل هذا الأخير العقد أصبح طرفاً فيه. ولكن هذا الرأى محل للنقد.

وذهب رأى ثالث، إلى أن عقد النقل ثلاثى الأطراف، وأنه يشمل الناقل والمرسل والمرسل إليه منذ لحظة انعقاده، وذلك استثناء من قاعدة نسبية أثر العقود. ويرجع هذا الاستثناء إلى أساس اقتصادى وليس قانونى، أى إنه يستند إلى الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل أو العرف التجارى المستقر. ولاقى هذا الرأى إعتراضاً.

واستعان فريق رابع بفكرة النيابة الناقصة. فالشاحن يعتبر نائباً عن المرسل إليه نيابة ناقصة. ومقتضى ذلك، أن يظل الشاحن طرفاً فى العقد فى نفس الوقت الذى يكون فيه المرسل إليه طرفاً فى العقد. وقد انتقد هذا الرأى، لأنه لا يفسر أساس حق النائب «الشاحن» فى تغيير الأصيل أو استبداله.

أما الفريق الخامس فيرى - بحق - أن أساس حقوق والتزامات المرسل إليه هو فى حيازته لوثيقة الشحن أو لخطاب النقل، وبالتالى فهو مالك للبضاعة، فحيازته لوثيقة أو لخطاب النقل تجعله مالكاً للأمتعة أو للبضاعة أو على الأقل حائزاً حيازة رمزية لها. وإذا كان للمرسل إليه، نتيجة لذلك أن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة فإنه يلتزم بدفع أجرة النقل، كل هذا دون إخلال بحق الناقل فى الرجوع على الشاحن - المتعاقد معه - لمطالبته بدفع الأجرة إذا امتنع المرسل إليه عن دفعها[1]. وهو ما نؤيده.

(1) أنظر كتابنا القانون البحرى، السابق، 2008، البندان 237-238.

وقد أخذ على هذا الرأى، إنه لا يصلح إلا إذا كان خطاب النقل ممثلاً للبضاعة، وفقاً لبروتوكول لاهاى لسنة 1955م، أو إتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

أخيراً، يقرر بعض الفقه أن تأصيل مركز المرسل إليه، إنما يستند إلى الإعتبارات العملية التى تحكم عقد النقل، رغم أن المرسل إليه ليس طرفاً فيه [1]. لذلك يرى البعض أيضاً، أن أساس حقوق والتزامات المرسل إليه، يتمثل فى فكرة المصلحة.

الفرع الثالث

مسئولية الناقل الجوى للأمتعة والبضائع

57- تقوم مسئولية الناقل الجوى للبضائع، على مبادئ متماثلة مع تلك التى تنظم مسئولية الناقل الجوى للأشخاص، فتنعقد المسئولية بقوة القانون، كما أنها مسئولية محدودة، ولا يستفيد الناقل من المسئولية المحدودة إلا فى حالات محددة وبشروط معينة. كما نظمت اتفاقيتى فارسوفيا ومونتريال قواعد للإختصاص وإجراءات الدعوى، وهى - فى الغالب - قواعد مشتركة بين نقل الأشخاص ونقل البضائع.

المسئولية بقوة القانون:

58- يكون الناقل الجوى للبضائع مسئولاً عن كل ضرر يلحق بالأمتعة المسجلة أو بالبضائع، سواء بالهلاك أو الضياع أو التلف إذا كانت الحادثة التى تولد عنها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوى.

(1) د. محمود مختار بريرى، بند 215.

وتترتب هذه المسئولية على رأس الناقل بقوة القانون وبمجرد حدوث الضرر (م1/18) وبالمثل تنص المادة 1/18 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م على أنه:

1- يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى ينشأ فى حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها، بشرط أن يكون الحادث الذى الحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوى.

وللضرر الذى يمكن أن يلحق البضائع صور ثلاث، هى الهلاك والضياع والتلف، ولا يكفى وقوع الضرر بالأمتعة أو بالبضائع لكى تنعقد مسئولية الناقل، ولكن يلزم أن يكون الضرر ناتجاً عن حادثة أثناء عملية النقل الجوى، ويقصد بالحادثة واقعة ما أو «كل الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل أو لا أو متصلة بالناقل أو خارجه عنه «فاصطلاح الحادثة AVENEMENT" المنصوص عليه فى المادة 19 [1] ليس مرادفاً إذا - وفقاً للرأى الراجح فى الفقه والقضاء - لإصطلاح «الحادث Accident" المذكور فى المادة 17 من إتفاقية وارسو[2] الخاصة بالالتزام بضمان سلامة الركاب، حيث يقصد بالحادث «كل تأثير فجائى لعامل خارجى على شخص الراكب سواء كان متصلاً بمشروع النقل أو خارجياً عنه»[3].

والمبدأ أيضاً، فى القانون التجارى المصرى، هو مسئولية الناقل الجوى الداخلى عن الضرر الذى يلحق بالأمتعة أو بالبضاعة المنقولة. وتنعقد المسئولية بقوة القانون بمجرد حدوث الضرر حسب صوره الثلاث - المختلفة المذكورة - أثناء عملية النقل الجوى.

وطبقاً للمادة 1/288 تجارى، يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها، إذا وقع الحادث الذى

(1) من إتفاقية وارسو، المادة 17 من إتفاقية مونتريال.

(2) والمادة 18 من إتفاقية مونتريال، الخاصة بضمان الناقل للضرر بالبضائع.

(3) أنظر على التوالى د. العرينى، بند 423، د. فاروق زاهر، بند 345.

أدى إلى الـضرر أثنـاء النقل الجوى.

ويلاحـظ، أن المـشر ع التجـارى، لم ينـص صراحـة عـلى مسـئولية الناقـل الجـوى فى حالة ضيـاع الأمتعـة أو البضائـع. ولا يعنـى هـذا أن الأخـير غير مسـئول عـن ضياع الأشـياء المذكورة، ذلـك أن لفـظ الهـلاك يشـمل - بالمعنـى الواسـع - الضياع.

ويلاحـظ أيضـاً، أن المـشرع التجـارى قـد اسـتخدم لفـظ «الحـادث» عنـد كلامـه عـن مسـئولية الناقـل الجـوى عـن الـضرر الـذى يلحـق بالـركاب (م287 بحـرى) أو البضائـع. ولقـد كان عـن المناسـب اسـتخدام لفـظ «الحادثـة» فى الحالـة الأولى (نقل الـركاب) واسـتعمال لفظ الحـادث فى الحالـة الثانيـة (نقـل البضائـع والأمتعـة) كـما هـو الحـال فى المادتـين 17، 18 مـن إتفاقيـة مونتريـال، عـلى نحـو ما سـبق.

59- وطبقـاً للـمادة 289 تجـارى المذكـورة، يسـأل الناقـل - أيضـاً - عـن الـضرر الـذى يترتـب عـلى التأخـير فى وصـول الأمتعـة أو البضائـع. وطبقـاً لإتفاقيـة وارسـو، يكـون الناقـل مسـئولاً أيضـاً عـن الـضرر الـذى يترتـب عـلى التأخـير فى نقـل الأمتعـة أو البضائـع (م19). إلا أنـه يلـزم فى هـذه الحالـة أن يترتـب عـلى التأخـير ضرر يلحـق المرسـل أو المرسـل إليـه، ويقـع عـلى المـضرور بحـث إثبـات مـا لحقـه مـن ضرر بسـبب التأخـير.

وقـد عرفنـا أنـه طبقـاً للـمادة 19 مـن إتفاقية مونتريـال، يكـون الناقل الجوى، مسـئولاً عـن التأخـير فى نقـل الـركاب والبضائـع والمتعـة، بيـد أنـه يعفـى مـن المسـئولية عـن الـضرر الناشـئ عـن التأخـير إذا أثبـت أنـه اتخذ هـو وتابعـوه ووكلاؤه كافـة التدابير المعقولـة اللازمة لتفـادى الـضرر، أو أنـه إسـتحال عليـه أو عليهـم اتخـاذ مثـل هـذا التدابـير.

ووفقــاً للــمادة 2/18 مــن إتفاقيــة وارســو، يقصــد بالنقــل الجــوى الــوارد فى الفقــرة الأولى مــن ذات المــادة، الفــترة التــى تكــون فيهــا الأمتعــة أو البضائــع

فى حراسة الناقل، سواء أكان ذلك فى مطار، أو على متن الطائرة، أو فى أى مكان آخر فى حالة الهبوط خارج المطار.

وفى هذا المعنى تنص المادة 3/18 من إتفاقية مونتريال على أنه: فى مفهوم الفقرة (1) من هذه المادة يشمل النقل الجوى المدة التى تكون خلالها البضائع فى حراسة الناقل.

60- ويلاحظ، أن الفقرة 3 من المادة 19 من إتفاقية وارسو، قد نصت على أن «لا تتضمن فترة النقل الجوى أى نقل برى أو بحرى أو نهرى يحدث خارج المطار. على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوى بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى، فإن كل ضرر يحدث يفترض أنه نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوى، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك».

ويفهم من المادة 2/18، 3، أن مسئولية الناقل عن سلامة البضاعة، إنما تبدأ منذ لحظة قبوله وتسلمه للبضاعة، فالعبرة أن تكون البضاعة فى حراسته، ولا تنتهى مسئولية الناقل إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه «La responsabilite Couvre donc la periode al-lant de la prise en charge a la livraison». فالناقل ملتزم بضمان سلامة البضاعة التى فى حراسته، سواء أكانت هذه الحراسة سابقة لعملية النقل الجوى، أو لاحقة لها، مادامت هذه الحراسة بعد تنفيذ هذه العملية.

فيسأل الناقل، عن الضرر بالبضاعة التى فى حراسته بقصد نقلها حتى ولو وقع الضرر فى مخازن الناقل فى مكان بعيد عن المطار، أو أن يقع الضرر والبضاعة فى مخازنه بمطار القيام قبل شحنها على الطائرة.

ولكن لا يسأل الناقل عن الأضرار التى تلحق بالبضاعة خارج فترة النقل الجوى، أى الأضرار التى تقع أثناء النقل البرى أو النهرى أو البحرى للبضاعة. ومع ذلك، يسأل الناقل الجوى عن الأضرار التى تلحق بالبضاعة

ولـو خضعـت لمثل هـذه العمليات، متى تم ذلـك بقصد تنفيـذ عقد النقل.

وجديـر بالذكـر أن الأحـكام التـى تضمنتهـا إتفاقيـة مونتريال بشـأن مـدة النقل الجوى للبضائـع لا تختلـف عـما تـم ذكـره فى إتفاقيـة وارسـو. فالقاعـدة بشـأن مـدة النقـل الجـوى هـى المـدة التـى تكـون خلالهـا البضائـع فى حراسـة الناقـل (م3/18 سـالفة الذكـر). أمـا مـا لا يشـمله النقـل الجـوى للبضائـع - كقاعـدة - فى حالـة النقـل الجـوى المختلـط فهـى: لا تشـمل مـدة النقـل الجـوى أى نقـل بـرى أو نقـل بحـرى أو نقل فى مجـار مائية خـارج المطار (م4/18 فقـرة ثانيـة): غـير أنـه إذا حـدث مثـل هـذا النقـل تنفيـذاً لعقـد نقـل جـوى بغـرض التحميـل أو التسـليم أو النقـل مـن مركبـة إلى أخـرى، فيفـترض أن الـضرر قـد نجـم عـن حـدث (أى حـادث) وقـع أثنـاء النقـل الجـوى، مـا لم يقـم الدليـل (و يقع عـبء الإثبات عـلى الناقل) على عكـس ذلـك، أى أنـه مـن حـق الناقـل أن يقـوض القرينـة البسـيطة التـى قامـت ضـده، وذلك بإثباتـه أن الـضرر فى مثـل هـذه الظـروف قـد وقـع بسـبب حـادث خـارج مـدة النقـل الجوى.

ولكـن، مـا الحكـم إذا اسـتبدل الناقـل الجـوى واسـطة النقل الجـوى (الطائـرة) المتفق عليهـا بواسـطة أخـرى دون الحصـول عـلى إذن من المرسـل ؟.

للإجابـة عـلى هـذا التسـاؤل، تقـضى المـادة 4/18 فقـرة أخـيرة بأنـه: وإذا قـام الناقـل بـدون موافقـة المرسـل بإسـتبدال واسـطة النقـل بواسـطة نقـل أخـرى - فيـما يتعلـق بالنقـل كليـاً أو جزئيـاً الـذى يتناولـه الإتفـاق بـين الأطـراف بإعتبـاره نقـلاً جويـاً - فـإن النقـل بتلـك الواسـطة الأخـرى يعتـبر أنـه تـم ضمـن مـدة النقـل الجـوى.

ونـرى أن هـذا الجـزاء عـادل، عنـد تطبيقـه عـلى الناقـل المخالـف لـشروط عقـد النقل الجـوى الـدولى للضائع.

وتبنـــى المـــشرع التجـــارى المـــصرى الحلـــول المذكـــورة حـــالاً بإتفاقيـــة وارســـو (حيـــث صـــدر قانـــون التجـــارة المـــصرى ســـنة 1999م، أى قبـــل قـــرار رئيـــس

الجمهورية بالموافقة على إتفاقية مونتريال، والذى صدر كما عرفنا فى 28 أغسطس 2004م).

حيث تنص المادة 2/288 تجارى، على أنه "يشمل النقل الجوى الفترة التى تكون فيها الأمتعة أو البضائع فى حراسة الناقل أو تابعيه، داخل مطار القيام أو أثناء الطيران أو داخل مطار الوصول، أو فى أى مطار أو مكان آخر تهبط فيها الطائرة إختياراً أو اضطرارا".

وتنص المادة 3/288 تجارى على أنه: "لا يشمل النقل الجوى الفترة التى تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل برى أو بحرى أو نهرى، يقع خارج المطار إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها، من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد النقل الجوى".

وأقامت إتفاقية وارسو (المادة 3/18) قرينة مؤداها، افتراض أن ما يلحق البضاعة من أضرار خلال عمليات النقل البرى أو النهرى أو البحرى، قد وقع أثناء عملية النقل الجوى. (فى هذا المعنى م 3/288 تجارى المذكورة، والمادة 4/18 فقرة ثانية من إتفاقية مونتريال سالفة الذكر).

ومن حق الناقل، أن يدحض هذه القرينة بكل طرق الإثبات، وأن يقيم الدليل على أن الضرر قد حدث فى غير فترة النقل الجوى، فإذا نجح فى ذلك، فلا تنطبق أحكام الإتفاقية، بل ينطبق القانون الوطنى الذى تحدده قواعد تنازع القوانين.

فقد يكون من مصلحة الناقل إستبعاد أحكام الإتفاقية، والتمسك بقواعد القانون الوطنى، لأنه يقضى بصحة شروط عدم المسئولية، كما يمكن، أن يكون من مصلحة الراكب أو المرسل أو مالك البضاعة أن يثبت ضرورة تطبيق القانون الوطنى، الذى يحرم الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض المقرر فى الإتفاقية.

61- ونلخص مما تقدم، إلى أنه يشترط لإنعقاد مسئولية الناقل الجوى

للأمتعـة أو للبضائـع، توافـر شرطـين ورد النـص عليهـما فى القانـون الوطنـى وفى إتفاقيتـى وارسـو ومونتريـال، وهـما:

1- وقـوع الـضرر بالبضاعـة، سـواء تمثـل هـذا الـضرر فى هـلاك البضاعـة كليـاً أو جزئيـاً «انعـدام كلى أو جـزئى» بسـبب الحريـق أو التبخـر، أو تمثـل هـذا الـضرر فى ضيـاع البضاعـة بسـبب السرقـة، أو لتمكـن شـخص غـير المرسـل إليـه مـن اسـتلامها دون إمـكان الإسـتدلال عليـه، أو كان الـضرر فى صـورة تلـف البضاعـة كعطبهـا أو فسـادها أو وجـود عيـوب بهـا.

ويجـب أن يكـون الـضرر بالبضاعـة، راجعـاً إلى خطـأ الناقـل أى لابـد مـن توافـر علاقة السـببية بـين الـضرر وبـين خطـأ الناقـل، ويلاحـظ أن القانـون الوطنـى والإتفاقتـين لم يذكـرا سـوى ركـن الـضرر كـما رأينـا، لذلـك فـإن تقديـر توافـر علاقـة السـببية تـسرى عليـه قواعـد القانـون الداخـلى الواجـب التطبيـق.

2- أن تكـون الحادثـة التـى نتـج عنهـا الـضرر، قـد وقعـت أثنـاء النقـل الجـوى، ولا يدخـل فى فـترة النقـل الجـوى، عمليـات النقـل الـبرى أو البحـرى أو النهرى أو الجـوى الممهدة أو اللاحقـة للنقـل الجـوى، مـع الأخـذ فى الإعتبـار القرينـة التـى أنشـأتها المـادة 3/18 مـن إتفاقيـة وارسـو[1]، والمـادة 3/288 تجـارى[2]، كـما بينـاه أعـلاه.

وتجـدر الإشـارة، إلى أن مسـئولية الناقـل الجـوى للبضائـع أو الأمتعـة هـى مسـئولية تعاقديـة، عـن الـضرر التـى يلحـق بهـذه الأشـياء، ولكنه يسـأل مسـئولية تقصيريـة عن الأضرار التـى تلحـق بالأمتعـة غـير المسـجلة.

قرينــة الخطـأ:

12- تقـــوم المســـئولية التعاقديـــة للناقـــل الجـــوى، عـــلى أســـاس الخطـــأ المفـــترض، فتنعقـــد هـــذه المســـئولية فـــور حـــدوث الـــضرر بالبضاعـــة، ومـــع ذلـــك

---

(1) د. محمود سمير الشرقاوى، 104، د. محمود بريرى، بند 221.

(2) والمادة 4/18 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

فقرينـة الخطـأ التـى تضمنتهـا إتفاقيـة وارسـو (م18) ليسـت قرينـة قاطعـة وإنمـا هـى قرينــة بســيطة يجــوز إثبــات عكســها بشــتى الطــرق (فى هــذا المعنــى، المــادة 1/288 تجــارى المذكــورة). فعــبء الإثبــات لا يقــع عــلى

عاتـق المرسـل أو المرسـل إليـه، وإنمـا يلتزم بـه الناقل الذى يريـد الإعفاء من المسـئولية عـن الأضرار (فى هـذا المعنـى المادة 4/18 فقرة 2 مـن إتفاقية مونتريال سـالفة الذكر).

حالات الإعفاء من المسـئولية:

(أ) فــى إتفاقية وارسـو:

63- يسـتطيع الناقل أن يدفع مسـئوليته عن الأضرار بالضائع، بالوسـائل التاليــة:

1- إثبـات أنـه «أى الناقـل الجـوى» وتابعـوه قـد اتخذوا كافـة التدابـير أو الإحتياطات الضروريـة لتفـادى الـضرر، أو أنـه كان يسـتحيل عليهـم اتخـاذ هـذه التدابـير بتوقـى الـضرر (م1/20). أى إثبـات القـوة القاهـرة أو ا لحـادث المفاجـئ، ويدخـل فى مضمـون القـوة القاهـرة كل أفعـال الغـير، ولكـن لا يعتـبر رجـال الناقـل «تابعـوه» مـن الغـير.

2- إثبـات خطـأ المرسـل (م21)، أى إثبـات أن الـضرر إنمـا حـدث بسـبب خطـأ مرسـل البضاعـة، فـإذا (أثبـت الناقـل أن خطـأ المرسـل - أو المصـاب كـما رأينـا فى عقـد نقـل الأشـخاص - هـو الـذى تسـبب عنـه الـضرر أو سـاعد عـلى وقوعـه، فللمحكمـة بالتطبيـق لأحـكام قانونهـا أن تسـتبعد مسـئولية الناقـل أو تخفـف منهـا». ومـن الأخطـاء التـى تقـع مـن المرسـل، سـوء حـزم البضاعـة وسـوء تغليفهـا،.. الـخ.

3- العيـب الـذاتى للبضاعـة، كالعيـب فى صناعتها أو فى تركيبها الجوهـــرى.

4- الخطأ الملاحى، فلا يكون الناقل الجوى مسئولاً فى حالة نقل البضاعة والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ فى الإرشاد أو فى قيادة الطائرة أو فى الملاحقة الجوية «بصفة عامة»، وأنه قد أتخذ هو وتابعوه فى مختلف النواحى الأخرى كافة التدابير لتفادى وقوع الضرر (م2/20).

ولا يخفى، أن إعفاء الناقل الجوى من المسئولية عن الأخطاء الملاحية لتابعيه، لا يتفق مع المنطق أو النظام العام. حيث يعمل هؤلاء تحت رقابة الناقل وإشرافه مهما بعدت الرحلة الجوية، وذلك لسهولة الإتصال بهم نتيجة للثورة الهائلة فى عالم الاتصالات والمواصلات اللاسلكية[1]، والشبكات العنقودية «الإنترنت».

لذلك، قضى بروتوكول لاهاى لسنة 1955، بمسئولية الناقل الجوى عن نتائج الخطأ الملاحى فى حالات نقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة (م10).

(ب) أسباب إعفاء الناقل الجوى من المسئولية عن الأَضرار بالبضائع، فى إتفاقية مونتريال لسنة 1999م (حالات الإعفاء):

تقضى المادة 18 من الإتفاقية المذكورة بأنه:

(1) غير أنه الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت وبقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية:

(أ) وجود خلل كامن فى تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب

(1) وينتقد الرأى الصحيح فى الفقه معاهدة بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض مواعد بسندات الشحن، حيث تعفى المادة 2/4 - أ الناقل البحرى من المسئولية عن الأخطاء الملاحية لرجال الطاقم، وواضح أن واضعى إتفاقية وارسو قد تأثروا باتجاه المشرع الدولى فى مجال النقل البحرى. وقد عرفنا أن إتفاقية بروكسل المذكورة قد ألغيت وحل محلها الآن إتفاقية هامبورج لسنة 1978م، التى ألغت هذا الحكم، وأنهت التفرقة التعسفية بين الخطأ الملاحى والخطأ التجارى. أنظر رسالتنا المشار إليها.

ذاتى فيها.

(ب) سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

(ج) عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.

(د) إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.

ويلاحظ أن حالتى الإعفاء من المسئولية الواردتين بالفقرتين ج، د لم يتم النص عليهما فى إتفاقية وارسو لسنة 1929م المعدلة، أو فى قانون التجارة المصرى لسنة 1999م. وحسناً ما قام به واضعو إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، بالنص صراحة على هاتين الحالتين اللتين جرى العمل على الإتفاق على إعفاء الناقل من المسئولية فى حالة تحقق أياً منهما.

(ج) فى القانون المصرى:

عرفنا أنه، طبقاً للمادة 1/290 تجارى المذكورة، لا يجوز للناقل الجوى الداخلى، أن يعفى نفسه من المسئولية «أن يعفى من الأضرار التى تلحق بالركاب أو بالأمتعة أو بالبضائع المنقولة، إلا إذا أثبت أن الضرر الذى وقع كان بسبب من الأسباب الثلاثة الآتية:

1- القوة القاهرة، أو.

2- العيب الذاتى فى الشئ، أو.

3- خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب.

ويبطل بطلانا مطلقاً، أى شرط يعفى الناقل من المسئولية فى غير هذه الحالات الثلاث المذكورة، وكذلك الحالات التى تم النص عليها فى الإتفاقيتين الدوليتين المذكورتين.

وعرفنـا، أنـه إذا أثبـت النقـل الجـوى أحـد الأمـور (الحـالات أو الأسـباب) المذكـورة حـالاً، فإنـه يجـوز (مـن حـق) المدعـى نفـى هـذا الإثبـات، عـن طريـق تقديـم الدليـل على أن الـضرر لم يقـع بسـبب هـذا الأمـر، أو أنـه لم يكن السـبب الوحيـد فى إحداث الـضرر. وفى هذه الحالـة الأخـيرة، يخفـض التعويـض بنسـبة الـضرر الـذى ينسـب إلى الأمـر الـذى أثبتـه الناقـل الجـوى (م 2/290 تجـارى المذكـور).

المســئولية المحـدودة:

(أ) فى إتفاقية وارسـو المعدلة:

64- إذا لم يسـتطع الناقـل أن يقـوض القرينـة «قرينـة الخطـأ» التـى تقـع عليـه عنـد حـدوث الـضرر، فإنـه لا يتحمـل المسـئولية إلا فى حـدود معينـة. وقـد بينـت المـادة 22 مـن إتفاقيـة فارسـوفى ذلـك، فنصـت عـلى أنـه «وفى حالـة نقـل الأمتعـة المسـجلة أو البضائـع تكون مسـئولية الناقـل محـدودة بمبلـغ مقـداره 250 فرنـكاً عـن كيلـو جـرام، مـا لم يقـدم المرسـل منـه عنـد تسـليم الطـرد إلى الناقـل إقـراراً خاصـاً يبـين مـدى مـا يعلقه مـن أهمية على تسـليم الطـرد إلى المرسـل إليـه، ومـا لم يدفـع مقابـلاً لذلـك رسـماً إضافيـاً إذا لـزم الأمـر. وعندئذ يكون الناقـل ملزمـاً بـأن يدفـع التعويـض حيـث لا يتجـاوز حـد المبلـغ المبـين فى الإقـرار، مـا لم يبـين الناقـل الدليـل عـلى أن هـذا المبلـغ يجـاوز مـدى الأهميـة الحقيقيـة التـى يعلقهـا المرسـل منه عـلى تسـليم الطرد».

65- هكـذا، فـإن تقديـم المرسـل منـه إقـراراً خاصـاً للناقـل موضحـاً فيـه القيمـة الحقيقـة للبضاعـة، يـؤدى إلى حرمـان الأخـير مـن التمسـك بالحـد الأقـصى للتعويـض المنصوص عليـه فى المـادة 22 (وهـو 250 فرنـك عـن كل كيلـو جـرام)، وبـشرط أن يدفـع المرسـل رسـماً إضافيـاً عنـد الشـحن إذا لـزم الأمـر. إلا أنـه، وفقـاً لذات المـادة، يجـوز للناقل إثبـات أن المبلغ المبـين فى الإقـرار يزيـد عـن القيمـة الحقيقـة للبضاعـة المـضرورة، وهنـا لا يكـون مسـئولاً إلا فى حـدود هـذه القيمـة.

بـل ويمكـن للقـاضى أن يخفـض التعويـض عـن 250 فرنـك عـن كل كيلـو جـرام، إذا ثبـت أن مـا لحـق البضاعـة مـن ضرر لا يصـل إلى الحـد الأقـصى للتعويـض المنصـوص عليـه فى المـادة 22 مـن الإتفاقيـــة.

وقـد أخـذ بروتوكـول لاهـاى لسـنة 1955 بنفـس الحكـم الـذى ورد فى المـادة 22 مـن إتفاقيـة فارسـوفى، دون أى تعديـل (نفـس الحـل فى المـادة 2/8 - أ مـن بروتوكـول جواتيـمالا سـيتى لسـنة 1971)[1].

66- ووفقـاً للـمادة 2/8-ب مـن بروتوكـول جواتيـمالا سـيتى سـنة 1971، فإنـه فى حالـة فقـد أو تلـف أو تأخـير جـزء مـن البضائـع أو أى شـئ منهـا، يكـون الـوزن الـكلى للطـرد أو للطـرود المتعلـق بهـا هـذا الأمـر هـو وحـده المعـول عليـه فى تعيـين حـد مسـئولية الناقـل. ومـع ذلـك، إذا كان الفقـد أو التلـف أو التأخـير الـذى يلحـق بجـزء مـن البضائـع أو أى شـئ منهـا، مـن شـأنه أن يؤثـر عـلى قيمـة طـرود أخـرى يتضمنهـا ذات خطـاب النقـل، فإنـه يجـب أن يؤخـذ الـوزن الـكلى لهـذه الطـرود فى الإعتبـار عنـد تعيـين حـد المسـئولية[2] وتطبيقـاً لذلـك، إذا تعلـق الأمـر بنقـل عـدة طـرود تحتـوى عـلى أجهـزة تليفزيـون أو كمبيوتـر أو لعـب للأطفـال أو الملابـس الجاهـزة، فإنـه يتـم حسـاب التعويـض عـلى أسـاس وزن الطـرد الهالـك أو التالـف، ولا يقـدر التعويـض عـلى أسـاس وزن مجموعـة الطـرود التـى تحتويهـا الشـحنة الجويـة. إلا أنه، إذا كانت الطرود جميعاً مذكورة فى خطاب نقل جوى واحد وهلك أوضاع أو تلف بعض الطرود، وكان مـن شـأن هـذا الهـلاك أو التلف التأثير على قيمة بقيمة بقية الطـرود الغير مضرورة أو التى لم تفقد، فإنه يجب أن يؤخذ فى الإعتبار عند تقدير التعويض، الوزن الكلى لجميع الطرود. مثال ذلك، أن

---

(1) إلا أنه كما رأينا، فإن بروتوكول جواتيمالا سيتى (م 8/أ - ح) قد جعل مسئولية الناقل محدودة بمبلغ 15 ألف فرنك ذهب لكل راكب، فى حالة الهلاك أو الفقد أو التلف أو التأخير فى نقل الأمتعة (أنظر سابقاً بند 36).

(2) وقد تضمنت المادة 22 من الإتفاقية نفس الحكم بتعديلها ببروتوكول لاهاى لسنة 1955. (م2/11 - ب من البروتوكول المتعلق بتعيين مسئولية الناقل عن الضرر بالأمتعة المسجلة والبضائع).

تكون الإرسالية الجوية متضمنة نقل مجموعة طرود بداخل كل منها جزء من آلة أو ماكينة، فهلاك أو ضياع جزء من هذه الآلة سيجعلها غير ذات قيمة، أى سيحرم المرسل من القدرة على إستعمالها فى الغرض المعد ة له.

(ب) فى القانون المصرى وإتفاقية مونتريال لسنة 1999م:

67- تبنى المشرع التجارى المصرى مبدأ المسئولية المحدودة للناقل الجوى (الداخلى) للأمتعة والبضائع، والذى لم يفلح فى التمسك بسبب قانونى يعفيه من المسئولية عن الأَضرار التى لحقت بتلك الأِشياء، أثناء النقل الجوى.

إذ تنص المادة 2/292 تجارى على أنه «وفى حالة نقل الأمتعة والبضائع لا يجوز أن يجاوز التعويض خمسين جنيهاً عن كل كيلو جرام. ومع ذلك إذا أعلن المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها فى مكان الوصول، نظراً لقيمتها ودفع ما يطلبه الناقل من أجرة إضافية نظير ذلك، التزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة التى أعلنها المرسل، إلا إذا أثبت الناقل أنها تجاوز القيمة الحقيقية للشئ».

بيد أن، قانوننا الوطنى لم يتضمن حكمًا صريحاً مشابهاً للحكم الذى تضمنته المادة 2/8 ب من بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971م، المذكورة. ومع ذلك، فلا مانع - فى نظرنا - من تطبيق هذا الحكم على مسائل النقل الجوى الداخلى للأمتعة أو البضائع.

ونذكر بأنه كانت أحكام إتفاقية وارسو لسنة 1929م، هى التى تسرى على النقل الجوى الداخلى للبضائع فى مصر، حتى صدور قانون التجارة لسنة 1999م،وكذلك كانت هذه الأحكام سارية على النقل الجوى الدولى للركاب والبضائع حتى سنة 2004م، وهى السنة التى وافقت فيها مصر على إتفاقية مونتريال لسنة 1999م وأصبحت عضواً فيها.

ونذكر بأنه منذ 2005/4/25م تسرى فى مصر أحكام إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، على النقل الجوى الدولى للركاب والبضائع، كما عرفنا.

ويلاحظ أن إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، قد أوضحت حدود مسئولية الناقل الجوى للبضائع والأمتعة. وتختلف هذه الحدود من فرض «حالة» إلى آخر. وقد ذكرنا من قبل حدود مسئولية الناقل فى حالتى نقل الركاب والأمتعة (م22/1-2 سالفة الذكر، أنظر ما سبق بند 36 مكرر) وأما عن حدود مسئولية الناقل الجوى للبضائع، فتقضى المادة 22/3-4 بأنه:

3- عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل فى حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام، ما لم يقم المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته فى تسليمه عند نقطة المقصد، ويدفع مبلغ إضافى إذا اقتضى الأمر ذلك. وفى هذه الحالة، يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية فى استلام الطرد عند نقطة المقصد.

4- فى حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير جزء من البضائع أو أى شئ مما تتضمنه، يكون الوزن الكلى للطرد أو الطرود المتعلق بها هو وحده المعول عليه لتعيين حد مسئولية الناقل. غير أنه، إذا كان التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الذى يلحق بجزء من البضائع أو بأى شئ مما تتضمنه، أمراً يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوى ذاتها، أو الإيصال ذاته أو فى حالة عدم إصدارهما، البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها فى الفقرة (2) من المادة (4)، فإن الوزن الكلى لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ فى الإعتبار أيضاً عند تعيين حد المسؤولية.

وتجدر الإشارة إلى أنه يجوز بشروط معينة استفادة التابعين والوكلاء للناقل، من شروط وحدود المسئولية، إذا تم مقاضاتهم من جانب المضرور. بيد أن مجموع المطالبات أو التعويضات فى حالة رفع الدعوى على الناقل وتابعيه لا يجب أن يتعدى حدود المسئولية المنصوص عليها فى المادة 22/3-4 المذكورة، وذلك لكى لا يتم دفع أكثر من تعويض عن ضرر واحد، إذ يتعارض

ذلك مع مبدأ عدم جواز الإثراء بلا سبب مشروع على حساب الغير.

وفى هذا المعنى، تقضى المادة 30 بأنه:

1- إذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب ضرر مشار إليه فى هذه الإتفاقية، فلهذا التابع أو الوكيل، إذا ما أثبت أنه تصرف فى نطاق ممارسته لوظيفته، الحق فى الإستفادة من شروط وحدود المسئولية التى يحق للناقل ذاته الإستناد إليها بمقتضى هذه الإتفاقية.

2- يجب ألا يتجاوز مجموع التعويضات التى يمكن الحصول عليها فى هذه الحالة من الناقل وتابعيه ووكلائه الحدود المشار إليها.

3- فيما عدا ما يتعلق بنقل البضائع، لا تسرى أحكام الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك فى الغالب.

ونذكر بأنه يجوز للناقل - سواء تعلق الأمر بنقل الركاب أو نقل الأمتعة والبضائع - أن يتفق مع الراكب أو المرسل، أى أن يشترط مع هذا أو ذاك، خضوع عقد النقل لحدود مسئولية أعلى من الحدود المنصوص عليها فى هذه الإتفاقية (أى فى المادتين 21، 22 سالفتى الذكر) أو أنه لا يخضع لأى حدود للمسئولية (م25 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م). أى أن الإتفاق يكون صحيحاً إذا كان من شأنه زيادة قدر المسئولية المادية للناقل الجوى، وليس إنقاصها. حيث يكون ذلك فى مصلحة الراكب أو المرسل للبضائع.

تحويل الوحدات النقدية:

عرفنا أن مبالغ التعويض فى حالة وفاة الراكب أو إصابته أو تأخره فى الوصول إلى المقصد النهائى للرحلة، وفى حالة تأخير وصول البضائع أو الأمتعة أو تلفها أو ضياعها أو تعيبها، يتم عن طريق وحدات السحب الخاصة

الســابق تحديدهــا فى المادتــين 21، 22 مــن اتفاقيــة مونتريــال. ولمــا كانــت هــذه الوحــدات أو الحقــوق يصدرهــا صنــدوق النقــد الــدولى وليــس الــدول الأعضــاء فيــه. فقــد حــرص واضعــو الإتفاقيــة عــلى بيــان كيفيــة تحويــل هــذه الوحــدات إلى العمــلات الوطنيــة للــدول الأعضــاء فى صنــدوق النقــد الــدولى. وحرصــوا أيضــاً عــلى بيــان الحــل الواجــب الإتبــاع بالنســبة للــدول التــى ليســت أعضــاء فى هــذا الصنــدوق.

حيث تقضى المادة 23 بأنه:

1- إن المبالغ المبينة فى شكل وحدات حقوق السحب الخاصة فى هذه الإتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولى. ويتم تحويل هذا المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضى، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو فى صندوق النقد الدولى مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقويم التى يطبقها صندوق النقد الدولى بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم، وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق الحسب الخاصة لدولة طرف ليست عضواً فى صندوق النقد الدولى، وفقاً للطريقة التى تحددها هذه الدولة.

2- غير أن الدول التى ليست أعضاء فى صندوق النقد الدولى والتى لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة (1) من هذه المادة يجوز لها، عند التصديق أو الإنضمام أو فى أى وقت لاحق، أن تعلن أن مسئولية الناقل المنصوص عليها فى المادة (21) محدودة بمبلغ 1500000 وحدة نقدية عن كل راكب، عند التقاضى داخل أقليمها، وبمبلغ 62500 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (1) من المادة (22)، وبمبلغ 15000 وحدة نقدية عن كل راكب

بالنسبة للفقرة (2) من المادة (22)، وبمبلغ 250 وحدة نقدية عن كل كيلوغرام بالنسبة للفقرة (3) من المادة (22). و هذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراماً ونصفاً من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة فى الألف. ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية.

3- يجب إجراء الحساب المذكور فى الجملة الأخيرة من الفقرة (1) من هذه المادة وأسلوب التحويل المذكور فى الفقرة (2) من هذه المادة بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة فى المادتين (21) و (22)، التى تنجم عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى من الفقرة (1) من هذه المادة. ويجب على الدول الأطراف أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب طبقاً للفقرة (1) من هذه المادة، أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه فى الفقرة (2) من هذه المادة حسب الحالة، وذلك عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الإنضمام لهذه الإتفاقية وعند إجراء أى تغيير فى طريقة الحساب أو نتائجه.

مراجعة حدود المسئولية - مدته - التبرير:

تقضى المادة 24 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م بأنه:

1- دون الإخلال بأحكام المادة (25) من هذه الإتفاقية ومع مراعاة الفقرة (2) أدناه، يجب مراجعة حدود المسئولية المحددة فى المواد (21) و (22) و (23) من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة فى نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الإتفاقية، أو إذا لم تسر الإتفاقية خلال خمسة سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها،

مـع اسـتخدام عامـل تضخـم مطابـق لمعـدل التضخـم المتراكـم منـذ المراجعـة السـابقة، أو فى المـرة الأولى منـذ تاريـخ سريـان الاتفاقيـة. ويجـب أن يكـون مقيـاس معـدل التضخـم المسـتخدم فى تحديـد عامـل التضخـم هـو المتوسـط المرجـح للمعـدلات السـنوية للزيـادة أو النقصـان فى الأرقـام لقياسـية لأسـعار الإسـتهلاك فى الـدول التـى تشـكل عملاتهـا وحـدة حقـوق السـحب الخاصـة المذكـورة فى الفقـرة (1) مـن المـادة (23).

2- إذا تبـين مـن المراجعـة المشـار إليهـا فى الفقـرة السـابقة أن عامـل التضخـم قـد تجـاوز 10 فى المائـة، فعـلى جهـة الإيـداع أن تخطـر الـدول الأطـراف بتعديـل حـدود المسـئولية. ويصبـح هـذا التعديـل سـارياً بعـد سـتة أشـهر مـن تاريـخ إبلاغـه للـدول الأطـراف. وإذا سـجلت أغلبيـة مـن الـدول الأطـراف عـدم موافقتهـا، فى غضـون ثـلاث أشـهر مـن تاريـخ الإخطـار، لا يـسرى التعديـل، وتحيـل جهـة الإيـداع الأمـر إلى اجتـماع للـدول الأطـراف. وعـلى جهـة الإيـداع أن تخطـر فـوراً جميـع الـدول الأطـراف بسريـان أى تعديـل.

3- بالرغـام مـن نـص الفقـرة (1) مـن هـذه المـادة، يطبـق الإجـراء المشـار إليـه فى الفقـرة (2) مـن هـذه المـادة، فى أى وقـت، شريطـة أن تعـرب ثلـث الـدول الأطـراف عـن رغبتهـا فى ذلـك وبـشرط أن يكـون عامـل التضخـم المشـار إليـه فى الفقـرة (1) قـد تجـاوز 30 فى المائـة منـذ المراجعـة السـابقة أو منـذ تاريـخ سريـان هـذه الإتفاقيـة إذا لم يحـدث تعديـل سـابق. وتجـرى المراجعـات اللاحقـة بإتبـاع الإجـراء المذكـور فى الفقـرة (1) مـن هـذه المـادة مـرة كل خمـس سـنوات ابتـداء مـن نهايـة السـنة الخامسـة بعـد تاريـخ المراجعـات بموجـب الفقـرة الحاليـة.

ومـن جانبـا، فإننـا نستحسـن الحـل الـذى تضمنتـه المـادة 24 المذكـورة،

ونـرى أنـه يحقـق مصلحـة المضروريـن مـن الـركاب (أو ورثتهـم) ومـلاك الأمتعـة والبضائـع المنقولـة جـواً.

الشـروط الباطلـة:

68- كـما هـو الحـال فى حالـة نقـل المسـافرين، فـإن كل شرط يهـدف إلى إعفـاء الناقل مـن مسـئوليته والى تقريـر حـد أدنى مـن الحـد المعـين فى هـذه الإتفاقيـة يكون باطـلاً وكأنه لم يكـن. عـلى أن بطـلان هـذا الـشرط لا يترتـب عليـه بطـلان العقـد الـذى يظـل خاضعـاً لأحـكام هـذه الإتفاقيـة (م1/23 مـن إتفاقيـة وارسـو). ولكـن، لا ينطبـق هـذا الحكـم عـلى البنـود المتعلقـة بالضيـاع أو الـضرر الناشـئ عـن طبيعـة البضاعـة المنقولـة و عيـب ذاتى فيهـا. (فى نفـس المعنـى المـادة 2/294 تجـارى، سـالفة الذكـر).

الحكـم فى إتفاقية مونتريال لسـنة 1999م (الـشروط الباطلة):

تنـص المـادة 26 مـن الإتفاقيـة، بأنـه: كل بنـد يهـدف إلى إعفـاء الناقـل مـن مسـئوليته أو إلى وضـع حـد أدنى مـن الحـد المعـين فى هـذه الإتفاقيـة يكـون باطـلاً ولاغيـاً، ولكـن بطـلان هـذا البنـد لا يترتـب عليـه بطـلان العقـد بأكملـه، الـذى يظـل خاضعـاً لأحـكام هذه الإتفاقية.

69- ووفقـاً للـمادة 3/11 مـن بروتوكـول لاهـاى بتعديـل إتفاقيـة فارسـوفى الدوليـة للطـيران، تكـون مسـئولية الناقـل محـدودة بمبلـغ خمسـة آلاف فرنـك لـكل راكـب، إذا تعلـق الأمـر بالحاجيـات التـى يحتفـظ بهـا الراكـب. (راجـع المـادة 3/292 تجارى المذكـورة، حيث لا يزيـد التعويـض فى هـذه الحالـة عـن خمسـمائة جنيـه، كـما عرفنـا).

70- وليـس مـن شـأن الحـدود المذكـورة (فى المـادة 22 مـن إتفاقيـة فارسـوفى، المـادة 11 مـن البروتوكـول) أن تحـول دون أن تقـضى المحكمـة أيضـاً بالتطبيـق لقانونهـا بمبلـغ يقابـل كافـة أو بعـض النفقـات والمصاريـف الأخـرى للقضيـة مـما يطالـب بـه المدعـى. ولا يـسرى حكـم هـذا النـص إذا كان مبلـغ التعويـض المقـضى

بـه دون النفقـات والمصاريـف الأخـرى للقضيـة، لا يزيـد عـلى المبلـغ الـذى عرضـه الناقـل كتابـة عـلى المدعـى خـلال سـتة أشـهر مـن تاريـخ الواقعـة التـى تسـبب عنهـا الـضرر أو قبـل رفـع الدعـوى إذا كانـت قـد رفعـت بعـد انقضـاء هـذه المـدة (م4/11 مـن البروتوكـول المشـار إليهـا).

كـما أنـه، وفقـاً للـمادة 22 مـن إتفاقية فارسـوفى والمعدلـة بالمادة 5/11 مـن بروتوكول لاهـاى «المبالـغ المبينـة بالفرنـكات فى هـذه المـادة تعتـبر مقـدرة بواقـع وحـدة نقديـة تقـوم عـلى خمسـة وسـتين مليجـم ونصـف مـن الذهـب عيـار تسـعمائة فى الألـف ذهبـاً خالصـاً، وتكـون هـذه المبالـغ قابلـة للتحويـل إلى أى عملـة وطنيـة، ويجـرى تحويـل هذه المبالـغ، عند التقـاضى إلى عمـلات وطنيـة غـير النقـد بالذهـب وفقـاً للقيمـة الذهبيـة لتلـك العمـلات يـوم صـدور الحكم».

حـالات عـدم تطبيـق نظـام المسـئولية المحـدودة للناقـل الجـوى للبضائـع (ثـلاث حالات للمسـئولية التامـة لناقل البضائـع بطريق الجو).

71- يفقـد الناقـل حقـه فى الإسـتفادة مـن النصـوص التـى تعفيـه مـن المسـئولية أو تحـد منهـا، إذا كان الـضرر قـد لحـق البضاعـة فى حالـة مـن الحـالات الآتيـة:

أولاً: خطـأ الناقـل المتمثـل فى ارتكابـه للغـش أو الخطـأ غـير المغتفـر (م25 مـن إتفاقيـة فارسـوفى)، وينطبـق فى هـذا الشـأن نفـس الأحـكام التـى تنطبـق فى حالة نقل الـركاب (أنظر سـابقاً بنـد 37 ومـا بعـده، وأنظـر المـادة 5/22 مـن إتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م سـالفة الذكـر).

وقـد عرفنـا أن المـادة 25 مـن إتفاقيـة فارسـوفى، قـد حرمـت الناقـل الجـوى مـن التمسـك بتحديـد مسـئوليته أو الإعفـاء منهـا عنـد ارتكابـه للغـش أو لخطـأ مناظـر لـه، وأن هـذه المـادة قـد أحالـت إلى القوانـين الوطنيـة فى تفسـير المقصـود بالغـش والخطـأ الـذى يعادلـه، ويـؤدى إلى تشـديد مسـئولية الناقـل.

وقلنـا أن، الفقـه قـد انتقـد نـص المـادة 25 المذكـورة، لأنهـا تـؤدى إلى

اختلاف فى تحديد مضمون الغش والخطأ المعادل له، من دولة إلى أخرى حسب قانون المحكمة المختصة بالنزاع، وأن هذا الإختلاف فى تفسير الغش والخطأ المشدد للمسئولية، مرجعه أن الإتفاقية قد عبرت عن الخطأ الجسيم بعبارة «خطأ يراه قانون المحكمة التى ترفع الدعوى أمامها مناظراً للغش». ومن المعروف إن القانون اللاتينى هو الذى يعرف فكرة الخطأ الجسيم، فالقانون الانجلوسكسونى لا يوجد به هذه الفكرة، وإنما تسود فيه فكرة «السلوك المنحرف غير المغتفر أو سوء السلوك المقصود «Willful Misconduct وتشمل هذه الفكرة كل من الغش أى تعمد "قصد" إحداث الضرر، وإدراك احتمال وقوع الضرر دون الإكتراث بذلك.

وقد بينا، أن المادة 2/294 تجارى، تحرم الناقل الجوى للركاب أو الأمتعة أو البضائع، من التمسك بتحديد مسئوليته، فى حالتى الغش أو الخطأ غير المغتفر. وأن المشرع المصرى قد خلط فى تعريفه للخطأ الجسيم بين هذه الفكرة، وبين فكرة غير المغتفر، وهو أمر منتقد.

(أنظر المادة 216 تجارى سالفة البيان - راجع ما سبق بند 39). وجدير بالذكر، أن التمسك بتحديد المسئولية ليس قاصراً على الناقل الجوى، وإنما من حق تابعيه أيضاً. ويسرى فى هذا الخصوص حكم المادة 293/1-3 تجارى المذكورة بمناسبة الكلام عن تحديد مسئولية الناقل الجوى للركاب. (راجع ما سبق، بند 34). وفضلاً عن ذلك، يسرى حكم المادة 298 تجارى، التى تقضى بأن تكون مسئوليته الناقل الجوى فى الحدود المنصوص عليها فى المادة 292 تجارى، أياً كان الأساس القانونى التى تقوم عليه دعوى المسئولية (أساس تعاقدى أو قانونى)، وأياً كانت صفة الخصوم فيها (راكب، ورثة للراكب، مرسل أو مرسل إليه) أو عددهم أو مقدار ما يطلبون من تعويضات.

وذكرنا أن بروتوكول لاهاى لسنة 1955، قد تفادى هذا الإختلاف بين القوانين الوطنية حول الخطأ الذى يعادل الغش، ونصت المادة 13 منه على أن

"تسرى الحدود المنصوص عليها فى المادة 22 إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو من جانب أحد تابعيه، إما بقصد إحداث الضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال حدوث ضرر نتيجة ذلك". (أنظر فى ذات المعنى المادة 5/22 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999م، سالفة البيان).

هكذا، يكون البروتوكول وإتفاقية مونتريال قد إعتنقا فكرة الخطأ العمدى الأنجلوأمريكية، وفى نفس الوقت أخذ بفكرة الخطأ غير المغتفر الفرنسية، وأزالا الخلاف حول تفسير مفهوم الخطأ الذى ذكرته إتفاقية وارسو[1].

ثانياً: تقديم المرسل إقراراً إلى الناقل عند تسليمه الطرد، يبين فيه القيمة الحقيقة للبضاعة، ومدى ما يعلقه من أهمية على تسليم الطرد إلى المرسل إليه، مع دفع المرسل مقابلاً لذلك رسماً إضافياً إذا اقتضى الحال (م2/22 من إتفاقية وارسو - م2/292 تجارى، المادة 2/22-3 من إتفاقية مونتريال المذكورة).

ثالثاً: قبول الناقل بضائع دون إصدار خطاب نقل جوى لها (م1/286 تجارى)، أو كان هذا الخطاب غير مشتمل على البيانات الإلزامية الواردة فى المادة 8، وهى البيانات من 1 إلى 9، 17 (م9 من إتفاقية وارسو)[2]، أنظر عكس ذلك المادة 9 من إتفاقية مونتريال سالفة الذكر، ما سبق البنود من 49/44).

(1) تضمن بروتوكول جواتيمالا سيتى 1971 نفس الحكم، د. سمير الشرقاوى، بد 104، د. محمود بريرى، بند 201، د. فرج سليمان، 249.

(2) أنظر هذه البيانات، سابقاً بند 45، د. محمد فريد العرينى، بند 34.

الفصل الرابع

دعوى المسئولية

تمهيد :

72- لم يتضمن القانون التجارى المصرى، وكذلك لم تتضمن اتفاقية وارسو لسنة 1929 الخاصة بالنقل الجوى الدولى تنظيماً شاملاً لأحكام دعوى المسئولية، حيث لم يعالجا بعض المسائل الجوهرية التى يمكن أن تثيرها هذه الدعوى وإجراءاتها. ويوجب هذا، ضرورة الرجوع إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، لتحديد أحكام هذه الحالات والإجراءات التى أغفلها الوطنى والإتفاقية، بما ينشأ عن ذلك من اختلاف - غير مرغوب - فى الأحكام والتفسيرات من دولة لأخرى، الأمر الذى عمل بروتوكول جواتيمالا على تداركه نسبياً، وكذلك إتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

ويتطلب، الأمر أن نتكلم عن أربع مسائل تدور حولها أحكام دعوى المسئولية، وهى: المحكمة المختصة، أطراف الدعوى، عدم قبول الدعوى، وأخيراً، سقوط الدعوى وتقادمها.

أولاً: المحكمة المختصة - التحكيم

1- فى القانون المصرى:

لم يبين المشرع التجارى، المحكمة المختصة بنظر النزاع المترتب على عقد النقل الجوى الداخلى للبضائع أو الأشخاص. ولما كان هذا العقد تجارياً بالنسبة للناقل المحترف، فإنه يدخل من الناحية النوعية فى اختصاص المحاكم أو الدوائر التجارية، حسب قيمة النزاع أو التعويض محل المطالبة. وطبقاً للقواعد العامة فى قانون المرافعات المدنية والتجارية (م55 مرافعات) يكون الإختصاص فى المواد التجارية لمحكمة موطن المدعى عليه، أو للمحكمة التى تم الإتفاق ونفذ كله أو بعض فى دائرتها، أو للمحكمة التى يجب تنفيذ الإتفاق فى دائرتها. وذلك حسب اختيار المدعى ومصلحته.

وننبه إلى أنه يجوز فى جميع حالات النقل الجوى والبحرى والبرى للبضائع اتفاق أطراف العقد إلى الإلتجاء إلى التحكيم لتسوية ما قد ينشأ بينهما من نزاع مستقبلاً قبل وقوع الحادث (تكون التسوية عن طريق شرط التحكيم) أو لتسوية النزاع الحاصل بينهما فعلاً بعد وقوع الحادث (التسوية عن طريق مشارطة التحكيم). وذلك إعمالاً للمادة 71 تجارى، التى تقضى بأنه: يجوز فى المواد التجارية الإتفاق على التحكيم قبل قيام النزاع أو بعد قيامه، مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى القوانين الخاصة.

2- فى اتفاقية وارسو المعدلة:

73- حددت المادة 1/28 من الإتفاقية المحكمة التى ترفع أمامها الدعوى، فنصت على أن دعوى المسئولية يجب أن ترفع فى إحدى الدول السامية المتعاقدة وفقاً لما يختاره المدعى، إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسى لنشاطه، أو محكمة الجهة التى يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها، وإما أمام محكمة جهة الوصول (الوصول الفعلى للطائرة، أو الجهة التى كان محدداً وصولها إليه). وينظم قانون محكمة

النـزاع إجراءات الدعوى (م2/28)[1].

هكـذا، يمكـن للمدعـى أن يختـار رفـع دعـواه أمـام واحـد مـن المحاكـم الأربعـة المذكـورة، ولم يتغـير الحكـم فى بروتوكـول لاهـاى لسـنة 1955. ولكـن، بروتوكـول جواتيـمالا لسـنة 1971، أضـاف المحكمـة

التـى توجـد فى دائرتهـا مؤسسـة مملوكـة للناقـل، إذا كان للمسـافر موطـن أو محـل إقامـة دائمـة عـلى إقليـم نفـس الدولـة المتعاقـدة التـى تقـع عليـه تلـك المنشـأة. ولم يدخـل هـذا البروتوكـول - كـما نعلـم - حيـز التنفيـذ حتـى الآن[2].

وقـد اسـتهدفت الإتفاقيـة، مـن توسـيع دائرة الإختيـار أمام المدعـى، حماية المضرورين مـن الـركاب أو مرسـلى البضائع، وتيسـير التقاضى عـلى هؤلاء فى مواجهـة الناقلين.

ويلاحـظ أن أحـكام المـادة 28 بتحديـد الإختصـاص هـى أحـكام آمـرة وتتعلـق بالنظام العـام، ولا يجـوز الإتفـاق عـلى تعديلهـا أو مخالفتهـا، مـن حيـث مـكان المحكمـة أو نوعها[3].

إلا أنـه، يجـوز - إسـتثناء - عنـد نقـل البضائـع الإلتجـاء إلى شروط التحكيـم فى حـدود هـذه الإتفاقيـة، إذا كان التحكيـم أمـام جهـات اختصـاص المحاكـم المنصـوص عليهـا فى المـادة 1/29 (م32)، وفى هـذا ضـمان لإلتـزام المحكمـين بالإتفاقيـة.

---

(1) كما يحدد هذا القانون أثر خطأ المضرور على مسئولية الناقل بالإعفاء أو بالتخفيف (م21)، وكذلك قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى (م2/29).

(2) كما أضافت المادة 8 من اتفاقية جوادا لاجارا، محكمة محل إقامة الناقل الفعلى، أو محكمة المركز الرئيسى لنشاطه. ونرى أن هذا فى مصلحة المدعى.

(3) فلا يجوز رفع دعوى المسئولية المدنية أمام المحاكم الجنائية، ولو كان الضرر قد ترتب على خطأ يعتبر جريمة من قبل أحد تابعى الناقل.

73 مكـرر: فى اتفاقية مونتريال لسـنة 1999م:

حـرص واضعـو اتفاقيـة مونتريـال لسـنة 1999م عـلى تنظيـم مسـألتى الإختصـاص الفضـائى والتحكيـم، تنظيـمًا جيـداً واضحـاً.

إذ تقـضى المادة 33 بأنه:

1- تقـام دعـوى التعويـض، وفقـاً لإختيـار المدعـى، فى إقليـم احـدى الـدول الأطـراف، إمـا أمـام محكمـة محـل إقامـة الناقل، أو أمـام محكمـة مركز أعمالـه الرئيسى، أو أمـام محكمـة المكان الـذى لديـه فيـه مركـز أعـمال تـم بواسـطته إبـرام العقـد، أو أمـام محكمـة مـكان نقطـة المقصـد.

2- فيـما يتعلـق بالـضرر الناجـم عـن وفـاة الراكب أو إصابتـه، يجوز رفـع الدعوى أمام إحـدى المحاكـم المذكـورة فى الفقـرة (1) مـن هـذه المـادة، أو فى إقليـم إحـدى الـدول الأطـراف الـذى يوجـد فيـه محـل الإقامـة الرئيـسى والدائـم للراكـب فى وقـت وقـوع الحادثـة والـذى يشـغل الناقـل إليـه ومنه خطوطـاً لنقـل الركاب جـواً، إمـا عـلى مـتن طائراتـه الخاصـة أو عـلى مـتن طائـرات ناقـل آخـر طبقـاً لإتفـاق تجـارى، ويـزاول فيـه ذلـك الناقـل الأول أعمالـه لنقل الـركاب جواً من مبـان يسـتأجرها أو يملكهـا الناقـل ذاتـه أو ناقـل آخـر يرتبـط معـه بإتفاق تجارى.

3- لأغـراض الفقرة (2):

(أ) تعنـى عبـارة «اتفـاق تجـارى» أى اتفـاق، بخـلاف اتفـاق الوكالـة، معقـود بـين الناقلـين الجويـين ويتعلـق بتقديـم خدماتهـم المشـتركة لنقـل الـركاب جـواً.

(ب) تعنــى عبــارة «محــل الإقامــة الرئيــسى والدائــم» مــكان الســكن الأوحــد الثابــت والدائــم للراكــب فى وقــت وقــوع الحادثــة. ولا تعتــبر جنســية

الراكب العامل الحاسم فى هذا الصدد.

4- تخضع المسائل الإجرائية لقانون المحكمة التى رفعت أمامها الدعوى.

وبشأن جواز ونطاق التحكيم، تقضى المادة 34 بأنه:

1- مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان فى عقد نقل البضائع أن أى خلاف يتعلق بمسئولية الناقل بمقتضى هذه الإتفاقية يسوى بالتحكيم. ويجب أن يكون مثل هذا الإتفاق كتابياً.

2- تتم إجراءات التحكيم، وفقاً لإختيار صاحب المطالبة، فى إحدى جهات الإختصاص القضائى المشار إليها فى المادة (33).

3- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الإتفاقية.

4- تعتبر أحكام الفقرتين (2) و (3) من هذه المادة جزءاً من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلاً وبدون أثر أى نص مخالف لهما فى بند أو اتفاق التحكيم.

وأما فى حالة النقل الجوى الذى يقوم به شخص (ناقل) غير الناقل المتعاقد (الناقل الفعلى). فقد حددت اتفاقية مونتريال أنه يجوز توجيه دعاوى التعويض حسب اختيار المدعى (المضرور) سواءً فى مواجهة الناقل المتعاقد أو فى مواجهة الناقل الفعلى. إذ تقضى المادة 45 بأنه:

فيما يتعلق بالنقل الذى يقوم به الناقل الفعلى، يجوز إقامة د عوى التعويض، حسب اختيار المدعى، أما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معاً متضامنين أو منفردين. وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر فى الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة

التى تتـولى نظر الدعوى.

أمـا المـادة 46 فنظمـت مسـألة الإختصـاص القضـائى «الإضـافى» بمـا يحقـق مصلحـة المدعـى بالتعويـض. حيـث تقـضى بأنـه: تقـام أى دعـوى للتعويـض بموجـب المـادة (45)، حسـب اختيـار المدعـى، فى إقليـم إحـدى الـدول الأطـراف، إمـا أمـام إحـدى المحاكـم التـى يمكـن أن ترفـع أمامهـا الدعـوى عـلى الناقـل المتعاقـد وفقـاً للـمادة (33)، أو أمـام المحكمـة ذات الإختصـاص فى المـكان الـذى يوجـد فيـه محـل إقامـة الناقـل الفعـلى أو محكمـة المركـز الرئيـسى لأعمالـه.

ثانياً: أطــراف الدعـوى:

- أحكام اتفاقية وارسـو لسـنة 1929م المعدلة:

1- المدعــى:

74- أ- إذا تعلـق الأمـر بنقـل أشـخاص: فإنـه لا صعوبـة فى إعطـاء الراكـب المـضرور أو المصـاب الحـق فى رفـع الدعـوى ضـد الناقـل، ولكن تـدق المسـألة فى حالة وفـاة الراكب. حيث لم تعالـج اتفاقيـة وارسـو هـذه الحالـة، ولم تحـدد الأشـخاص الذيـن يحـق لهـم مبـاشرة تلـك الدعـوى أو حقوقهـم فى حالـة وفـاة المسـافر. وقـد أحالـت الإتفاقيـة فى هـذا الشـأن إلى قانون المحكمـة المختصـة بالنـزاع لتحديـد الأشـخاص الذيـن يرثـون المسـافر المتـوفى، ويكـون مـن حقهـم رفـع الدعـوى ضـد الناقـل. ومـع ذلـك، فـإن رفـع الدعـوى مـن جانـب الورثـة لا يكون إلا وفقـاً للأوضـاع وفى الحدود المقـررة فى هذه الإتفاقية (م24 من اتفاقية وارســو).

وجـاء بروتوكـول جواتيمالا سـنة 1971 ليؤكد هذا المعنى، حيـث تقضى م2/9 منه، بأنه فى نقـل الـركاب وأمتعتهـم فإن كل دعوى ترفع على الناقل أياً كان سـببها، سـواء طبقاً للإتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لأى سبب آخر، لا يمكن مباشرتها إلا بالشروط وفى الحدود المقـررة للتعويـض فى الإتفاقيـة، والتى لا يصح تجاوزها مهما كانت الظروف التى تؤسـس عليها

مسئولية الناقل.

(ب) أما فى نقل البضائع: فلا يجوز رفع الدعوى إلا بواسطة المرسل أو المرسل إليه[1]، بشرط أن يكون قد ورد اسم هذا الأخير فى خطاب النقل الجوى، لأنه يعد فى هذه الحالة فى ذات المركز القانونى للمرسل. وعلى ذلك، لا يجوز لمشترى البضاعة الذى لم يذكر اسمه فى خطاب النقل أن يرفع دعوى المسئولية ضد الناقل. ومع ذلك، يجيز القضاء لشركات التأمين على البضاعة «المؤمن» والتى دفعت التعويض للمضرور فى حالة هلاك أو تلف البضاعة، أن تباشر دعوى المسئولية فى مواجهة الناقل، وذلك إعمالاً لفكرة الحلول العينى، حيث يحل المؤمن الذى دفع التعويض، محل الشاحن فى دعوى المسئولية.

2- المدعــى عليـه:

75- المبدأ أن يكون الناقل هو المدعى عليه. ولا مشكلة فى هذا متى كان الناقل الجوى واحداً، ولكن تثور المشكلة عندما يتعدد الناقلون كما فى حالة النقل المتتابع «المتعاقب»، وكذلك فى حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلى. وقد عالجت الإتفاقية هاتين الحالتين على النحــو التالــى:

(أ) حالة النقل المتتابع:

نصت المادة 1/30 من اتفاقية وارسو على أنه فى حالات عمليات النقل.. التى يتولاها عدد من الناقلين على التتابع، يخضع كل ناقل يكون قد قبل ركاباً أو أمتعة أو بضائع للقواعد المقررة فى هذه الإتفاقية، وهو يعتبر طرفاً من الأطراف المتعاقدة فى عقد النقل وذلك بالنسبة فقط لمرحلة النقل التى تكون قد تمت تحت رقابته.

وفى حالــة النقــل المتتابــع أيضــاً، أكــدت المــادة 2/30 بأنــه لا يجــوز فى نقــل الأشــخاص[2] الرجــوع إلا عــلى الناقــل الــذى وقــع الحــادث أو التأخــير فى مرحلــة

---

(1) المادتان 4/12، 13 من الإتفاقية، السابق ذكرهما.

(2) أى لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه.

النقـل التـى تولاهـا. كـما يجـوز رفـع الدعـوى عـلى الناقـل الأول عـن كل مـا يحـدث خـلال الرحلـة بأكملهـا، إذا كان قـد ضمـن أو تحمـل مسـئولية الرحلـة كلهـا بنـاء عـلى اتفـاق (أو مشـارطة) صريـح.

أمـا إذا تعلـق الأمـر بنقـل أمتعـة أو بضائـع، فإنـه يجـوز للراكـب أو المرسـل منـه الرجـوع عـلى الناقـل الأول، ومـن حـق المرسـل إليـه أن يرجـع عـلى الناقـل الأخـير، كـما يجوز لـكل منهـما فضـلاً عـما تقـدم، رفـع دعـوى المسـئولية عـلى الناقـل الـذى وقـع الـضرر[1] فى مرحلـة النقـل التـى بـاشر تنفيذهـا. ويكـون هـؤلاء الناقلـون مسـئولين بالتضامـن قبـل المرسـل والمرسـل إليـه (م3/30).

(ب) حالـة وجود ناقل متعاقـد ونقال فعلى[2]:

76- يقصـد بالناقـل المتعاقـد، ذلـك الـذى أبـرم العقـد مـع الطـرف الآخـر «الراكـب - المرسـل»، أمـا الناقـل الفعـلى فهـو الـذى يقـوم بتنفيـذ العقـد كلـه أو جـزء منـه بإتفـاق مـع الناقـل المتعاقـد.

وفى هـذه الحالـة، يجـوز (وفقـاً للـمادة 7 مـن اتفاقيـة جـواداً لاخـارا) للمدعـى رفـع دعـوى المسـئولية عـلى الناقـل الفعـلى عـن الـضرر الـذى حـدث خـلال النقـل الذى تـولاه، كما يسـتطيع رفـع الدعـوى عـلى الناقـل المتعاقـد عـما يحـدث أثنـاء الرحلـة كلهـا (أى حتـى ولـو كان الـضرر قـد وقـع أثنـاء النقـل الـذى نفـذه الناقـل الفعـلى). كـما يكـون للناقل الـذى ترفع عليـه دعـوى المسـئولية أن يدخـل معـه فيهـا الناقـل الآخـر.

وتثـور صعوبـة أخـرى بشـأن تحديـد المدعـى عليـه، فى حالـة وفـاة الناقـل، ويتجـلى هـذا بصفـة خاصـة فى بـلاد القانـون العـادى Common Law كانجلـترا وأمريـكا، حيـث تسـقط الدعـوى - فى المبـدأ - فـور وفـاة المسـئول.

ونظــراً للنتائــج الســيئة التــى تترتــب عــلى إعــمال هــذا المبــدأ فى مواجهــة

---

(1) أى التحطيم، أو الضياع، أو التلف، أو التأخير.

(2) Transportreur contractuel et transporteur de fait.

المضرور، فقد صدر فى انجلترا تشريع سنة 1932 والذى يجيز رفع دعوى المسئولية على خلف المسئول المتوفى. وتسرى هذه القاعدة، أيضاً فى مجال النقل الجوى. وقد أصدرت بعض الولايات المتحدة الأمريكية قوانين تجيز رفع د عوى المسئولية على التركة فى حالة وفاة المسئول. ويجيز القانون المصرى - فى المبدأ - رفع الدعوى على ورثة الناقل المتوفى.

وقضت اتفاقية وارسو، بأنه فى حالة وفاة المدين (أى الناقل أو المرسل) تقام الدعوى ضد خلفه فى الحدود المقررة فى الإتفاقية (م27).

فى القانون المصرى:

لم يتضمن كل من قانون رقم 28 لسنة 1981م بشأن الطيران المدنى، وكذلك قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999م (المواد من 208-216 الخاصة بالأحكام العامة للنقل، والمواد من 284-299 بشأن الأحكام الخاصة للنقل الجوى للركاب والأمتعة والبضائع) أى تنظيم للمسائل السابق عرضها بشأن أطراف دعوى مسئولية الناقل الجوى (المسئولية التعاقدية - المسئولية التقصيرية). لذلك، فإنه لا مناص من تطبيق الأحكام العامة المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية رقم 13 لسنة 1968م المعدل، على دعاوى مسئولية الناقل الجوى الداخلى للركاب والأمتعة والبضائع.

وأما دعوى مسئولية الناقل الجوى الدولى للركاب والأمتعة والبضائع، فتسرى عليها أحكام الإتفاقيات الدولية النافذة فى مصر، وذلك إعمالاً للمادة 285 تجارى سالفة الذكر (على خلاف المادة 123 من قانون الطيران المدنى لسنة 1981م الملغاة، والتى كانت تقضى بأنه: تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الموقعة فى وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929م، والإتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها، المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوى الدولى والداخلى).

فى اتفاقيـة مونتريال لسـنة 1999م:

أكـدت المـادة 29 مـن اتفاقيـة مونتريـال عـلى الأسـاس أو المبـدأ الـذى يجـب مراعاتـه عنـد رفـع دعـوى التعويـض فى جميـع الحـالات. حيـث تقـضى بأنـه: فى حالـة نقـل الـركاب والأمتعـة والبضائـع، لا يجـوز رفـع أى دعـوى للتعويـض، مهـما كان سـندها، سـواء بمقتـضى هـذه الإتفاقيـة أو بنـاء عـلى عقـد أو بسـبب عمـل غـير مـشروع أو لأى سـبب آخـر، إلا وفقـاً لـشروط وحـدود المسـئولية المقـررة فى هـذه الإتفاقية، دون المسـاس بمسـألة تحديد الأشـخاص الـذى لهـم حـق المقاضـاة وبحقـوق كل منهـم. ولا يمكـن المطالبـة فى أى دعـوى كهـذه بـأى تعويضـات جزائيـة أو رادعـة أو أى تعويضـات تخـرج عـن نطـاق التعويـض عـن الـضرر.

ويؤخـذ مـن نصـوص هـذه الإتفاقيـة، أن المدعـى فى دعـوى المسـئولية قـد يكـون هـو الراكـب المـضرور أو ورثتـه، أو المرسـل للبضاعـة أو المرسـل إليـه البضاعـة، أمـا المدعـى عليـه فهـو - كمبـدأ - الناقـل الجـوى للأشـخاص أو للبضائـع، أو ورثتـه أو أحـد التابعـين للناقـل (أنظـر المـادة 30 سـالفة البيـان). وفى حالـة وفـاة المسـئول عـن الـضرر تقـضى المـادة 32 بأنه: فى حالـة وفـاة الشـخص الـذى تقـع عليـه المسـئولية، يجـوز أن تقـام دعـوى التعويـض، وفقـاً لأحـكام هـذه الإتفاقيـة، ضـد أصحـاب الحقـوق الشرعيـين فى تركتـه (أى الورثـة).

وأمـا إذا تعلـق الأمـر بمـا يسـمى بالنقـل الجـوى المتتابـع (المتعاقـب Transport Suc-cessifs). وهـذا النقـل يمكـن أن يكـون عـلى نوعـين: نقـل متتابـع جـوى (فى جميـع مراحلـه أو أجزائـه) ونقـل متتابـع مختلـط (النقـل بعـدة وسـائط): وقـد نظمـت المـادة 36 أحـكام المسـئولية وأطـراف الدعـوى فى حالـة النقـل المتتابـع. حيـث تقـضى بأنـه:

1- فى حالــة النقــل الــذى يقــوم بــه عــدد مــن الناقلــين المتتابعــين المختلفــين والــذى يدخــل فى مضمــون التعريــف الــوارد بالفقــرة (3) مــن المــادة (1). فــإن كل ناقــل يقبــل ركابــاً أو أمتعــة أو بضائــع، تــسرى عليــه القواعــد المقــررة فى هــذه الإتفاقيــة، ويعتــبر طرفــاً مــن أطــراف عقــد

النقل بقد رما يكون ذلك العقد متعلقاً بمرحلة النقل التى جرت تحت إشرافه.

2- فى حالة النقل من هذا النوع، لا يحق للراكب أو لأى شخص يستمد منه حقه فى التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذى تولى النقل الذى وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسئولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح.

3- فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق فى الإستلام الرجوع على الناقل الخير. وفضلاً عن ذلك، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق فى الرجوع على الناقل الذى تولى مرحلة النقل التى وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسئولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه.

وتجيز المادة 37، لمن قضى بمسئوليته عن ضرر معين بالركاب و بالبضائع أو الأمتعة، الرجوع على أى شخص آخر. ويكون هذا الرجوع فى تقديرنا طبقاً لمبادئ المسئولية التقصيرية، التى تلزم المدعى بعبء إثبات خطأ المدعى عليه.

وفى هذا المعنى تقضى المادة 37 بأنه: ليس فى أحكام هذه الإتفاقية ما يؤثر بأى صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسئول عن الضرر وفقاً لأحكامها من حق فى الرجوع على أى شخص آخر.

وقد أوضحت المادة 38 المقصود بالنقل بعدة وسائط، ونطاق تطبيق الإتفاقية على هذا النوع من النقل الجوى، ومدى حرية أطرافه فى الإتفاق عمل وسائط نقل أخرى.

حيث تقضى بأنه:

1- فى حالة النقل بعدة وسائط الذى يجرى جزء منه بطريق الجو وجزء منه بأى واسطة نقل أخرى، تسرى أحكام هذه الإتفاقية، مع مراعاة أحكام الفقرة (4) من المادة (18)، على النقل الجوى فقط على أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها فى المادة (1).

2- ليس فى هذه الإتفاقية ما يمنع الأطراف فى حالة النقل بعدة وسائط، من تضمين وثيقة النقل الجوى شروطاً تتعلق بوسائط نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الإتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوى.

وأما عن النقل الجوى الذى يقوم به شخص (ناقل فعلى) غير الناقل المتعاقد، فقد تضمن الفصل الخامس من اتفاقية مونتريال أحكاماً عديدة خاصة بهذا النوع من النقل الجوى، على نحو ما يلى:

(أ) فيما يتعلق بنطاق سريان الإتفاقية وتعريف كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى:

تنص المادة 39 على أنه: تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص (يشار إليه فيما يلى بعبارة «الناقل المتعاقد») بصفته طرفاً أساسياً، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الإتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، ويقوم شخص آخر (يشار إليه فيما يلى بعبارة «الناقل الفعلى») بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً فى مفهوم هذه الإتفاقية. ويكون هذا الترخيص مفترضاً، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

(ب) بشأن مسئولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى:

تنص المادة 40 على أنه: إذا قام ناقل فعلى بكل أو بجزء من النقل

الـذى يخضـع لحـكام هـذه الإتفاقيـة، وفقـاً للعقـد المشـار إليـه فى المـادة (39)، فـإن الناقـل المتعاقـد والناقـل الفعـلى يكـون كلاهـما، مـا لم ينـص عـلى غـير ذلـك فى هـذا الفصـل، خاضعـاً لأحـكام هـذه الإتفاقيـة، الأول بالنسـبة لمجمـل عمليـة النقـل موضـوع العقـد، والثانى بالنسـبة للنقـل الـذى يقـوم بـه فقط.

(ج) بشـأن المسـئولية التضامنيـة لـكل مـن الناقـل المتعاقد والناقـل الفعلى، ومسـئولية هـذا الخـير مسـئولية تضامنية عـن أفعال تابعيـة وكلائه.

تنـص المادة 41 على أنه:

1- تعتـبر الأفعـال والإمتنـاع مـن قبـل الناقـل الفعـلى أو تابعيـه ووكلائـه، فى نطـاق ممارسـتهم لوظائفهـم - فيـما يتعلـق بالنقـل الـذى يقـوم بـه الناقـل الفعـلى - أفعـالاً وامتناعـاً مـن قبـل الناقـل المتعاقـد أيضـاً.

2- تعتـبر الأفعـال والإمتنـاع مـن قبـل الناقـل المتعاقـد أو تابعيـه ووكلائـه، فى نطـاق ممارسـتهم لوظائفهـم - فيـما يتعلـق بالنقـل الـذى يقـوم بـه الناقـل الفعـلى - أفعـالاً وامتناعـاً مـن قبـل الناقـل الفعـلى أيضـاً. ومـع ذلـك فـإن أى مـن هـذه الأفعـال أو الإمتنـاع لا يخضـع الناقـل الفعـلى لمسـئولية تتجـاوز المبالـغ المشـار إليهـا فى المـادة (21) و (22) و (23) و (24). وأى اتفـاق خـاص بتحمـل الناقل المتعاقـد بمقتضـاه التزامـات لا تفرضهـا هـذه الإتفاقيـة، وأى تنـازل عن حقوق أو أوجـه دفـاع تمنحهـا هـذه الإتفاقيـة، وأى إقـرار خـاص بوجـود مصلحـة فى التسـليم إلى الجهـة المقصـودة وفقـاً للـمادة (22)، لا يؤثـر عـلى الناقـل الفعلى إلا بموافقتـه.

(د) فيـما يتعلـق بتوجيـه الإحتجاجـات والتعليـمات مـن جانـب المدعـى أو مرسـل البضاعـة أو المرسـل إليـه.

تقـضى المـادة 42 بأنـه: يكـون للاحتجاجـات والتعليـمات التـى توجـه إلى

الناقـل وفقـاً لأحـكام هـذه الإتفاقيـة نفـس الأثـر سـواء وجهـت للناقـل المتعاقـد أو للناقـل الفعـلى. ومـع ذلـك، فـإن التعليـمات المشـار إليهـا فى المـادة (12) لا يكـون لهـا أثـر إلا إذا وجهـت للناقـل المتعاقـد.

(هـ) بشـأن مدى اسـتفادة التابعين والوكلاء بشروط وحدود المسـئولية:

تقـضى المـادة 43 بأنـه: فيـما يتعلـق بالنقـل الـذى يقـوم بـه الناقـل الفعـلى، فـإن كل تابـع أو وكيـل لهـذا الناقـل أو للناقـل المتعاقـد، إذا مـا أثبـت أنـه قـد تـصرف فى نطـاق ممارسـته لوظيفتـه، يحـق لـه الإسـتفادة مـن شروط وحـدود المسـئولية المقـررة بمقتـضى هـذه الإتفاقيـة للناقـل الـذى يتبعـه أو يعمـل وكيـلاً لـه، إلا إذا ثبـت أنـه تـصرف بطريقـة تحـول دون الإسـتناد إلى حـدود المسـئولية وفقـاً لهـذه الإتفاقيـة.

(و) فيـما يتعلـق بالحـد الأقـصى «مجمـوع» لمبالـغ التعويـض التـى يمكـن أن يقـضى بإلـزام كل مـن الناقـل المتعاقـد والناقـل الفعـلى وتابعيهـما ووكلائهـما، بدفعهـا للمدعـى أو للمدعـين المطالبـين بالتعويـض.

تقـضى المـادة 44 بأنـه: فيـما يتعلـق بالنقـل الـذى يقـوم بـه الناقـل الفعـلى، فـإن مجمـوع مبالـغ التعويـض التـى يجـوز الحصـول عليهـا مـن هـذا الناقـل ومـن الناقـل المتعاقـد ومـن تابعيهـما ووكلائهـما إذا كانـوا قـد تصرفـوا فى نطـاق ممارسـتهم لوظائفهـم، لا يجـوز أن يزيـد عـن أقـصى تعويـض يمكـن فرضـه عـلى الناقـل المتعاقـد أو عـلى الناقـل الفعـلى بمقتـضى هـذه الإتفاقيـة، عـلى أن المسـئولية التـى تلقـى عـلى عاتـق أى مـن الأشـخاص المذكوريـن فى هـذه المـادة لا يجـوز أن تتعـدى الحـد الـذى ينطبـق عليـه.

(س) أمـا فيـما يتعلـق بحريـة المدعـى فى توجيـه دعـاوى التعويـض فى مواجهـة كل مـن الناقـل المتعاقـد والناقـل الفعـلى، وكذلـك مسـألة الإختصـاص القضـائى. فقـد نظمـت هاتـين المسـألتين أحـكام المادتـين 45،

46 سالفتى الذكر (أنظر ما سبق، بند 73).

(ح) وأما فيما يتعلق ببيان الشروط أو البنود أو النصوص الباطلة، التى تهدف إلى إعفاء الناقل الجوى من المسئولية، أو إنقاص مبالغ التعويض إلى حدود أقل من تلك المنصوص عليها فى الإتفاقية.

تقضى المادة 47 بأنه: كل نص تعاقدى يهدف إلى إعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلى من مسئوليتهما الناشئة بموجب هذا الفصل، أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين فى هذا الفصل يكون باطلاً ولا أثر له، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، فيظل خاضعاً لحكام هذا الفصل.

(ط) وبشأن جواز رجوع الناقل المتعاقد والناقل المتعاقد على بعضهما البعض، أو مطالبة أحدهما للآخر بالتعويض. تقضى المادة 48 بأنه:

مع مراعاة أحكام المادة (45)، لا يجوز تفسير أى نص فى هذا الفصل على نحو يمس الحقوق والإلتزامات القائمة بين الناقلين، بما فى ذلك أى حق فى الرجوع أو التعويض.

أمثلة للشروط والإتفاقات الباطلة - التبرير:

وكقاعدة عامة تقضى المادة 49 بأنه: تكون باطلة ولاغيه كل أحكام فى عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها فى هذه الإتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الإختصاص. ويتماشى حكم هذه المادة بالاتجاه المعمول به فى عمليات النقل البرى والبحرى، حيث تبطل الإتفاقات أو الشروط بين أطراف العقد قبل وقوع الحادث أو الضرر، وذلك لوجو شبهة أو مظنة الضغط على إرادة الطرف الضعيف فى العقد، مما يجعله

يقبل الشروط (التعسفية فى بعض الأحيان) التى يمليها عليه الطرف القوى (الناقل فى الغالب). أما بعد وقوع الضرر أو الحادث فتكون هذه الشروط صحيحة وذلك لإنتفاء مظنة الضغط على إرادة الطرف الذى قبلها، ما لم يثبت هذا الأخير عكس ذلك.

التأمين الاجبارى من مسئولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص والبضائع والأمتعة:

تقضى المادة 50 من اتفاقية مونتريال بأنه: على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطى مسئوليتهم بموجب هذه الإتفاقية. ويجوز للدولة الطرف التى ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطى مسئوليته بموجب هذه الإتفاقية.

وهكذا، فإن التأمين من مسئولية الناقل الجوى الدولى (المسئولية التعاقدية - المسئولية التقصيرية) يكون إلزاميا على الناقل فى جميع حالات النقل الجوى الدولى، وينطبق هذا الإلتزام على الناقل الجوى الدولى المصرى، حيث أن مصر عضو فى اتفاقية مونتريال منذ سنة 2004م كما عرفنا، وبدأ نفاذها فى مصر بتاريخ 2005/4/25م.

وينطبق هذا الالتزام ليس فقط على الطائرات المملوكة للناقل الوطنى، ولكن أيضاً على الناقل الجوى الأجنبى الذى ينظم رحلات جوية داخل دولة أخرى غير دولة جنسية الطائرة.

ولم يحدد واضعو الإتفاقية مقدار مبالغ التأمين التى يجب التعاقد عليها بين الناقل الجوى الدولى وشركات التأمين. فلقد استخدمت المادة 50 عبارة «يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطى مسئوليتهم». ونرى - منعاً للخلاف حول تفسير هذه العبارة - أن يتم تحديد هذا القدر الكافى من مبالغ التأمين بواسطة الإتحاد الدولى للنقل الجوى «منظمة الأياتا I.A.T.A.»،

وأن يتـم إعـادة النظـر أى مراجعـة هـذه المبالـغ كل خمـس سـنوات فى ضـوء الأوضـاع الاقتصاديـة السـائدة فى دول العـالم، وبالـذات التضخـمات الإقتصاديـة أو الأزمـات الماليـة التـى قـد تطـرأ عـلى السـاحة الدوليـة، عـلى غـرار مـا يعيـش فيـه العـالم الآن مـن كسـاد مـالى وأزمـة إقتصاديـة، والتـى فاقـت الأزمـة الإقتصاديـة العالميـة التـى حدثـت فى الثلاثينيـات مـن القـرن المـاضى.

ثالثاً: عــدم قبــول الدعـوى «Fin de non reservoir»

(أ) فى اتفاقية وارسـو لسـنة 1929م المعدلة:

77- نظمـت الإتفاقيـة الدفـع بعـدم قبـول الدعـوى فى مادتهـا السادسـة والعشريـن. فقـد رؤى أن العدالـة واسـتقرار التعامـل يوجبـان مراعـاة مصلحـة الناقـل، وذلـك بتخليصـه مـن عـبء دعـوى المسـئولية فى مـدة قصـيرة حتـى لا «ترتبـك أعمالـه أو تتعطـل». ولا يخفـى مـا فى دعـاوى المسـئولية عـن تلـف أو تأخـير البضاعـة مـن جاسـمة وإرهـاق الناقـل، لذلـك أخـذت الإتفاقيـة بنظـام عـدم قبـول الدعـوى.

وبنـاء عليـه، يعتـبر اسـتلام الأمتعـة والبضائـع دون اعـتراض مـن جانـب المرسـل إليـه قرينة عـلى أن البضائـع قـد تـم تسـليمها فى حالـة جيـدة مـا لم يقـم الدليـل على عكـس ذلـك (م1/26).

وعـلى المرسـل إليـه أن يوجـه احتجاجـاً إلى الناقـل بمجـرد اكتشـافه التلـف فى البضائـع أو الأمتعـة. ويكـون ذلـك خـلال ثلاثـة أيـام عـلى الأكـثر مـن تاريـخ الاسـتلام فى حالـة الأمتعة، وسـبعة أيـام فى البضائـع.

وفى حالــة التأخــير، يتعــين توجيــه الاحتجــاج خــلال أربعــة عــشر يومــاً عــلى الأكــثر مــن اليــوم الــذى تكــون فيــه البضاعــة أو الأمتعــة قــد وضعــت تحــت تصرفــه (م2/26).

ويجــب عــلى المرســل إليــه، أن يثبــت الإحتجــاج فى شــكل تحفــظ عــلى ســند النقــل، أو فى صــورة محــرر آخــر يرســل إلى الناقــل فى المــدة المقــررة للاحتجــاج

(م3/26).

فـإذا لم يوجـه الإحتجـاج فى المـدد المنصـوص عليهـا، يقضى بعـدم قبول كل دعـوى تقام ضـد الناقـل. ولكـن الناقـل يحـرم مـن التمسـك بهـذا الدفـع إذا ثبـت أنـه قـد ارتكـب لغـش حـال دون اكتشـاف المرسـل إليـه الـضرر (م4/26). كـما أنـه، لا وجـه لتمسـك الناقـل بالدفـع فى حالـة الهـلاك أو التـف الـكلى للبضاعـة.

ويلاحـظ، أن المـدد التـى تضمنتهـا المـادة 26 قـد تـم تعديلها ببروتوكـول لاهاى 1955، فـزادت إلى 7 أيـام فى حالـة تلـف الأمتعـة، وأربعـة عـشر يومـاً فى حالـة تلـف البضاعـة، كـما زادت إلى واحـد وعشريـن يومـاً فى حالـة تأخـير وصـول الأمتعـة أو البضاعـة (م2/15 مـن بروتوكـول لاهـاى)، وهـو حكـم صائـب.

(ب) فى اتفاقيـة مونتريال لسـنة 1999م:

طبقـاً للـمادة 31 مـن اتفاقيـة مونتريـال يعتـبر اسـتلام المرسـل إليـه للأمتعـة المسـجلة أو البضائـع د ون احتجـاج (دون تحفـظ) قرينـة بسـيطة عـلى اسـتلامه لهـا بحالـة جيـدة فـإذا أراد الاحتجـاج عـلى الحالـة المعيبـة لهـا وجـب عليـه ذلـك خـلال مواعيـد معينـة، وإلا قـضى بعـدم قبـول دعـواه، وتأكيـد لذلـك تقـضى المـادة 31 بأنـه:

1- يعتـبر تسـلم المرسـل إليـه الأمتعـة المسـجلة أو البضائـع دون احتجـاج، مـا لم يثبـت العكـس، قرينـة عـلى أنهـا سـلمت فى حالـة جيـدة، ووفقـاً لمسـتند النقـل أو للمعلومـات المحـددة فى الوسـائل الأخـرى المشـارإليها فى الفقـرة (2) مـن المـادة (3)، وفى الفقـرة (2) مـن المـادة (4).

2- فى حالـة التعيـب، يجـب عـلى المرسـل إليـه أن يوجـه احتجاجـاً إلى الناقـل فـور اكتشـاف التعيـب، وعـلى الأكـثر، خـلال سـبعة

أيـــام بالنســـبة للأمتعـــة المســـجلة وأربعـــة عـــشر يومـــاً بالنســـبة للبضائـــع، اعتبـــاراً مـــن تاريـــخ تســـلمها. وفى حالـــة التأخـــير، يجـــب عليـــه تقديـــم

الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من التاريخ الذى تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

3- يجب أن يقدم كل احتجاج كتابياً ويعطى أو يرسل فى غضون المواعيد المحددة آنفاً لهذا الاحتجاج.

4- إذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة آنفاً، فلا تقبل أى دعوى ضد الناقل إلا فى حالة الغش من جانبه.

(ج) فى القانون المصرى:

تقضى المادة 295 تجارى بأن: «تسلم الأمتعة أو البضائع دون تحفظ، يسقط الحق فى الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئى أو التلف، مما لم يثبت المسافر أو المرسل إليه حالة الأمتعة أو البضائع ويقيم الدعوى خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم. وتسرى فى هذا الشأن الأحكام المنصوص عليها فى الفقرتين الثانية والثالثة من المادة (251) من هذا القانون».

وتقضى المادة 2/251 تجارى بأنه «ولا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول الدعوى وفقاً للفقرة السابقة:

(أ) إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو من تابعيه.

(ب) إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئى أو التلف.

يكون إثبات حالة الشئ المشار إليه فى الفقرة الأولى من هذه المادة بمعرفة أحد رجال الإدارة، أو خبير يعينه القاضى المختص بأمر على عريضة» (م3/251ت).

ويؤخذ من النصين المذكورين، ما يلى:

لا يجـوز للناقـل التمسـك بعدم قبول الدعوى فى ثلاث حالات هـــى:

1- لا يجـوز للناقـل الجـوى التمسـك بالدفـع بعـدم القبـول فى حالـة الهـلاك الـكلى للأمتعـة أو البضائـع. حيـث لم يتـم الاسـتلام بالمعنـى الـذى تضمنته المادة 295 تجـارى، كـما أنـه مـن السـهل إثبـات الهلاك الكلــى.

2- لا يجـوز للناقـل الجـوى التمسـك بالدفـع بـع دم قبـول الدعـوى، فى حالـة تأخـير وصـول الأمتعـة أو البضائـع. فإثبـات الـضرر فى حالـة التأخـير مسـتقل عـن حالـة البضاعـة. ومـن الممكـن إقامـة الدليـل عليـه، حتـى مـع قيـام المرسـل إليـه بإسـتلام البضاعـة.

3- لا يجـوز للناقـل الجـوى، التمسـك بعـدم قبـول الدعـوى، إذا أثبـت المدعـى (المـضرور) أن الهـلاك أو التلـف نشـأ عـن غـش أو خطـأ جسـيم، مـن جانـب الناقـل أو مـن تابعيـه.

4- ليـس مـن حـق الناقـل التمسـك بعـدم قبول الدعـوى، إذا أثبـت المدعـى أن الناقل أو تابعيـه تعمـدوا الهـلاك الجـزئى أو التلف.

وبالعكـس، يجـوز للناقـل التمسـك بالدفع بع دم القبول فى حالات ثـــلاث:

1- إذا لم يقـــم المســـافر أو المرســـل إليـــه، إثبـــات حالـــة الأمتعـــة أو البضائـــع، ويقيـــم الدعـــوى خـــلال تســـعين يومـــاً مـــن تاريـــخ اســـتلامه للأمتعـــة، أو البضائـع الهالكة هـلاكاً جزئياً، أو.

2- إذا لم يقـم المسـافر أو المرسـل إليـه بمـا تقـدم، فى حالـة التلـف الجـزئى أو الـكلى للبضاعـة، أو.

3- إذا لم يقـــم المســـافر أو المرســـل إليـــه بمـــا تقـــدم، فى حالـــة تأخـــير وصـــول

البضاعـة، الذى ينشـأ عنه تلفهـا جزئياً أو كلياً.

رابعاً: سـقوط دعـوى المسئولية

فـى اتفاقية وارسو لسـنة 1929م المعدلة «Decheance»

78- تقـضى المـادة 1/29 مـن الإتفاقيـة، عـلى أن دعـوى المسـئولية، يجـب أن ترفـع فى خـلال عامـين مـن تاريـخ وصـول الطائـرة، أو التاريـخ الـذى كان يجـب أن تصـل فيـه، أو مـن تاريـخ توقـف النقـل، وإلا سـقط الحـق فى رفعهـا.

وينطبـق الحكـم الـوارد بهـذا النـص سـواء تعلـق المـر بنقـل أشـخاص أو أمتعـة أو بضائـع. وأحالـت الإتفاقيـة إلى قانـون المحكمـة التـى ترفـع أمامهـا الدعـوى، لتعيـين كيفيـة احتسـاب المـدة المذكـورة (م2/29).

79- وقـد اختلـف الـرأى، حول الطبيعـة أو التكييف القانونى للمدة التـى يجب رفع الدعوى خلالهـا وفقـاً لحكـم المادة 1/29، وهل هـى مدة سـقوط أم هـى مدة تقـادم Prescription ؟

يمكـن القول بوجود رأيين مشـهورين حول هذه المسـألة:

المفهـوم (أو الـرأى) الأول، يـرى أصحابـه أن هـذه الفـترة (مـدة السـنتين) هـى مـدة سـقوط Decheance وليسـت مـدة تقـادم، وأن الإتفاقيـة قـد اسـتخدمت لفـظ السـقوط وليس التقـادم. وبنـاء عليـه، لا تخضـع هـذه المـدة للوقـف ولا للإنقطـاع، ووفقـاً لهـذا الإتجـاه، لا مجـال للإجتهـاد حـول طبيعـة هـذه المـدة، حيـث جـاء النـص صريحـاً حـول اعتبارهـا مـدة سـقوط، ولم يكـن هنـاك مانـع أمـام واضعـى الإتفاقيـة مـن اسـتخدام لفـظ "التقـادم" لـو أرادوا هـذا المعنـى. وهـذا هـو الـرأى الراجـح فى الفقـه والقضـاء.

أمـا الـرأى الثـانى، فـيرى أن مـدة رفـع الدعـوى المنصـوص عليهـا فى المـادة 1/29 هـى مـدة تقـادم[1]. فالقاعـدة، أن الدعـاوى الخاصـة بالنقـل

---

(1) وتأخـذ محكمـة النقـض الفرنسـية - عـلى خـلاف المحاكـم الفرنسـية الأقـل درجـة ومعظـم

(البرى والبحرى) تتقادم ولا تسقط، وتنطبق هذه القاعدة بالمثل على دعاوى النقل الجوى، حتى مع اختلاف وسيلة تنفيذه. كذلك يرى هذا الفريق، أن إحالة الإتفاقية إلى قانون محكمة النزاع، يعنى أن هذا القانون هو الذى سيحدد آثار الوقف والانقطاع، وهى مسائل لا تظهر إلا فيما يتعلق بالتقادم.

وقد انتقد أنصار الرأى الأول، ما ذهب إليه الفريق الثانى، على أساس صراحة نص المادة 1/29 فى اعتبار المدة مدة سقوط، كما إن إحالة الإتفاقية على قانون محكمة الدعوى إنما يقتصر على كيفية احتساب هذه المدة، ولا يعنى التسليم بأنها مدة تقادم، فالتسليم بذلك لا يكون - أساساً - - إلا بعد التأكد من أن هذه المدة هى مدة تقادم، وهو ما لم يتم الإتفاق عليه بعد.

خامساً: التقادم فى القانون المصرى:

(تقادم دعوى مسئولية الناقل الجوى الداخلى للأمتعة والبضائع والركاب)

8- أخذ المشرع بمبدأ تقادم دعاوى المسئولية، الناشئة عن عقد النقل الجوى الداخلى بأنواعه المختلفة (نقل أمتعة، نقل بضائع، نقل ركاب)، إذا لم يتم مباشرتها من جانب صاحب الحق فى إقامتها خلال مدد معينة، حددتها المادة 296 تجارى، فى فقراتها الأربع، حيث تقضى بأنه:

1- تتقادم بمضى سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع أو تلفها. وتسرى هذه المدة فى حالة الهلاك الجزئى أو التف من تاريخ تسليم الشئ موضوع النقل وفقاً للفقرة الأولى من المادة 254 من هذا القانون، وفى حالة الهلاك الكلى من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة الثانية من المادة 289 من هذا القانون..».

الفقه الفرنسى - بهذا الإتجاه.

2- تتقادم بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية. وتسرى هذه المدة فى حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفى حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث.

3- تتقادم بمضى سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوى. وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة، وفى حالة عدم التعيين تسرى من الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى إذا وجد فى نفس الظروف.

4- لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليها فى الفقرات الثلاث السابقة من هذه المدة، من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم.

وطبقاً للمادة 1/254 تجارى «تتقادم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء بمضى سنة تبدأ من تاريخ تسليم الشئ إلى المرسل إليه أو الجمرك أو إلى الأمين الذى يعينه القاضى لإستيداع الشئ. وتسرى المدة فى حالة الهلاك الكلى من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة الثانية من المادة (240) من هذا القانون.

ومن الواضح أن المدد المذكورة بالمادة 296 تجارى المذكورة، هى مدد تقادم حقيقى (وليس مدة سقوط كما هو الحال فى المادة 29 من اتفاقية وارسو لسنة 1929م المعدلة). ولذلك، فإنها، تخضع للقواعد العامة، وتكون قابلة للوقف والإنقطاع. ولكن، لا تخضع الدعاوى المنصوص عليها فى المادة 296 تجارى المذكورة، لأحكام الدفع بعدم قبول الدعوى، المنصوص عليها فى المادة 295 تجارى سالفة البيان.

وتسرى أحكام التقادم، المنصوص عليها فى المادة 296 تجارى المذكورة،

أيا كان أطرافها. وقد يكون المدعى هو الراكب أو المرسل أو المرسل إليه، والمدعى عليه هو الناقل أو أحد تابعيه. وقد يكون المدعى هو الناقل والمدعى عليه هو الراكب أو المرسل أو المرسل إليه. كما تسرى هذه الأحكام، أياً كانت طبيعة الدعوى المقامة (دعوى مسئولية عقدية، أو دعوى مسئولية تقصيرية، كتلك التى يرفعها ورثة الراكب المتوفى ضد الناقل الجوى.

ويلاحظ، أن المشرع قد أخذ بمبدأ التقادم السنوى فى حالات معينة، وأخذ بمبدأ التقادم بمضى سنتين فى حالات أخرى. كما حرم على الناقل أ وتابعيه أو وكلائه التمسك بالتقادم القصير المنصوص عليه فى الفقرات الثلاثة من المادة 296 تجارى المذكورة، فى حالة ثبوت الغش أو الخطأ من أحد المذكورين.

فيما يتعلق بالتقادم السنوى، يسرى على دعاوى المرسل أو المرسل إليه، التى يطالب الناقل بالتعويض عن الهلاك (أو فقد أو ضياع الأمتعة والضائع) هلاكاً كلياً أو جزئياً، وكذلك فى حالة تلف تلك الأشياء كلياً أو جزئياً. ويبدأ سريان التقادم طبقاً للمواعيد التى حددتها المادتان 1/254، 289 تجارى المذكورتين.

كذلك، يسرى مبدأ التقادم السنوى، على الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل، مثل دعوى المطالبة بالتعويض عن التأخير فى وصول الركاب، أو الأمتعة أو البضائع. وتبدأ مدة التقادم وفقاً للمواعيد التى حددتها المادة 3/296 تجارى المذكورة.

وأخيراً، تسرى مدة تقادم مضاعفة (سنتان) على الدعاوى التى يكون موضوعها مطالبة الراكب أو ورثته بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية أخرى (كالجروح أو الكسور.. الخ). ويبدأ سريان مدة التقادم فى هذه الحالات، حسب ظروف الحادث. ففى حالة الوفاة، يبدأ التقادم من تاريخ حدوث الوفاة، بينما يسرى التقادم من تاريخ وقوع الحادث فى حالة الإصابة البدنية. ونرى أن الحلول التى نصت عليها المادة 296 تجارى جديرة

بالتأييـد، وعادلـة فى أخذهـا بنظام التقادم وليس سـقوط دعوى المسـئولية.

سادسـاً: فى اتفاقية مونتريال لسـنة 1999م

سـقوط الدعـاوى الناشـئة عـن عقـد النقـل الجـوى الـدولى للأشـخاص والبضائـع والأمتعـة.

81- تقـضى المادة 35 بأنه:

1- يسـقط الحـق فى التعويـض إذا لم ترفـع الدعـوى خـلال سـنتين مـن تاريـخ الوصـول إلى نقطـة المقصـد أو مـن التاريـخ الـذى كان يجـب أن تصـل فيـه الطائـرة، أو مـن التاريـخ الـذى توقفـت فيـه عمليـة النقـل.

2- يحـدد قانـون المحكمـة التى رفعت أمامها الدعوى طريقة حسـاب هذه المــدة.

مـن الواضـح أن واضعـى اتفاقيـة مونتريـال، قـد اعتنقـوا نظـام سـقوط الدعـاوى (وليـس تقادمهـا) كـما كان عليـه الحـال فى اتفاقيـة وارسـو لسـنة 1929م - الناشـئة عـن عقـد النقـل الجـوى الـدولى بجميـع أنواعـه (نقـل أشـخاص - نقـل بضائـع، نقـل أمتعـة)، وهو ما لا نؤيـده لمـا فى نظـام التقـادم مـن مزايـا للطـرف ذو المركـز الإقتصـادى الضعيـف - عـادة - مثل المسـافرون، السـائحون، الشـاحنون.. الـخ، وفى مواجهـة شركات النقـل الجـوى الـدولى، وهـى الطـرف الأقـوى اقتصاديـاً فى جميـع الأحـوال.

تـم بحمـد اللـه تعـالى وتوفيقـه

ملاحـــق

قـرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم 276 لسنة 2004

بشـأن الموافقـة عـلى إتفاقيـة توحيـد بعـض قواعـد النقـل الجـوى الـدولى، والموافقــة فى مونتريــال فى 1999/5/28

رئيــس الجمهوريـة:

بعـد الإطلاع عـلى الفقرة الثانية من المادة (151) من الدسـتور:

قــرر

(مـادة وحيـدة)

ووفـق عـلى إتفاقيـة توحيـد بعـض قواعد النقـل الجوى الـدولى، والموقعـة فى مونتريال فى 1999/5/28، وذلـك مـع التحفظ بشرط التصديـــق.

صدر برئاسـة الجمهورية فى 12 رجب سـنة 1425هـ.

(الموافق 28 أغسـطس سنة 2004م)

حســنى مبـارك

وافـق مجلـس الشـعب عـلى هـذا القـرار بجلسـته المعقـودة فى 22 ذى القعـدة سـنة 1425هـ

(الموافق 3 يناير سـنة 2005م)

الفهـــرس

الموضوع	الصفحة




ISBN 978-603-8146-03-3
9 786038 146033 >

